

THE GREEN PLOVEDIV TIMES

СЕПТЕМВРИ/ОКТОМВРИ

...p div

Със съдействието
на:



EDITORIAL

ЧИСТОТАТА НА ВЪЗДУХА: А КОИ СА ЧИСТАЧИТЕ?

Преди 15 години, когато ми предстоеше да родя моя син, близка приятелка – българка, която живее в Холандия, ми заръча: „И да купите по-висока бебешка количка, защото на ниското въздухът е по-мърсен!“ За мен това беше старата тема за замърсяването на въздуха, но в нова светлина, а именно – какво мога да направя лично аз за доброто на моето дете. Тогава ми светна и лампата, че качеството на въздуха – минута по минута и сантиметър по сантиметър, е изключително важно за европейските народи, с които искаме да се сравняваме.

И така, с количката е лесно, а след това? Ако кажем, че ни липсва информация (като на мен тогава), ще си изкришим душата. Данни, пресконференции, медийни публикации, социални мрежи – навсякъде темата за това как можем съвсем реално и конкретно да направим индивидуален принос за подобряване качеството на градския въздух присъства с цялата си важност, всеки ден. Усещането, че ни убеждават, че ни карат да направим нещо обаче, понякога убива красивото в идеята.

А всъщност няма нищо трудно в това да „редуцирам място-възлероден отпечатък върху градската среда“. Ами това означава, че днес, в понеделник, няма да ходя на работа с кола – при това сама в колата – и да вися по задърстванията. Днес вън е топло, мога да стигна пеша или да използвам градския транспорт – който съвсем не е толкова трагичен, както сме свикнали да се оплакваме. Ако работата е далеч, защо да не се комбинирам с колеги вместо всеки да пътува сам в колата си? Ами велосипедът? Ако в понеделник вали, във вторник може да има слънце и т.н.

Засега дори самият факт, че изобщо се замисляме какво евентуално можем да направим в личен план за по-чист въздух, е огромна крачка напред. Нали вече на всички стана ясно, че не битието определя съзнанието, а съзнанието определя битието. В този ред на мисли, когато става дума за чистотата на въздуха, да не чакаме „Чистотата“. Сред чистачите сме също аз и ти.

Даниела Константинова

ИНТЕРВЮ:

“ОГРАНИЧАВАМЕ ЗАМЪРСЯВАНЕТО ОТ БИТОВО ОТОПЛЕНИЕ И ТРАНСПОРТ”



Интервю с
Ивайла Василева, министър
на околната среда и водите

Министър Василева, в кои големи български градове има положителни тенденции за намаляване на нивата на емисиите на основните атмосферни замърсители?

В резултат от разработването и прилагането на законодателството за ограничаване на емисиите на вредни вещества и за управление на качеството на въздуха, към момента страната няма неразрешими хронични проблеми с основните замърсители на атмосферния въздух, като изключим фините прахови частици. След 2007 г. наднормени нива на азотни оксиди бяха регистрирани само в най-големите общини – Столична и Пловдив. В резултат на предприетите мерки е преустановено наднорменото замърсяване с азотни оксиди в София и значително е намалено в Пловдив. Това е сериозно постижение, като се има предвид, че наднормените нива на азотни оксиди са нерешен проблем за повечето големи европейски градове.

А как стои въпросът със замърсяването със серен диоксид?

Замърсяването на атмосферния въздух със серен диоксид се дължи на работата на определени инсталации за производство на енергия, които използват местни въглища с високо съдържание на сяра. Но основният проблем са наднормените нива на фини прахови частици.

Причините са известни – използването на твърди горива за отопление през зимния сезон и отарелият автомобилен парк. Налице е обаче положителна тенденция за намаляване на средноденонощната норма и на средногодишната концентрация на фини прахови частици в атмосферния въздух.

Какво показва статистиката?

Данните за периода 2011-2014 г. сочат, че средногодишната концентрация на фини прахови частици през 2014 г. е намаляла в 28 пункта за мониторинг (от общо 37-те) в сравнение с 2011 г. Тези резултати са стъпка в правилната посока, но са необходими усилия от всички, които имат отношение към проблема с цел постигане на определените от законодателството изисквания.

В кои общини е отчетено чувствително подобряване вследствие на успешните практики?

Най-сериозно намаление на превишенията през този период са отчетени в Столична община, Пловдив, Добрич, Велико Търново, Перник, Бургас и Благоевград. Положителният ефект се дължи на различни причини в зависимост от местните особености – подобряване и поддържане на пътната инфраструктура, по-добра организация на транспорта, подновяване на средствата за обществен транспорт, увеличаване на зелените площи и пр. Положителните промени са в резултат на положени усилия на всички нива – национално и регионално, както и на изпълнение на мерки от общинските програми, за които е осигурено финансиране. По-ниските нива на замърсяване са и поради изпълнението на мерки по различни финансови инструменти, включително със средства от оперативните програми, финансиирани от структурните и кохезионни фондове на ЕС. През новия програмен период на ОП „Околна среда 2014-2020“ е създадена нова ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух“, чиято цел е подпомагане на общините при избора и прилагането на адекватни мерки. По тази ос 120 млн. лв. ще бъдат насочени към общините с нарушено качество на атмосферния въздух за мерки по намаляване на емисиите от битовото

отопление и от превозните средства на обществения транспорт.

Къде е България в усилията си за контролиране на вредните емисии във въздуха?

Благодарение на създадената законодателна база и приложените мерки уверено може да се твърди, че негативното влияние на индустриалните предприятия върху качествата на въздуха е ограничено. Струва си да се отбележи един факт, който може да се приеме за любопитен – първият град, в който се извършват измервания и където са постигнати изискванията за качество на въздуха, е индустриална Девня. Основната причина е, че предприятията в района спазват установените изисквания на екологичното законодателство.

А какви са щетите, които нанасят съвременният начин на живот и икономиката върху чистотата на въздуха в големите български градове?

Проблемът не е нов и „съвременен“. Според данните, с които разполагаме, през зимния сезон над половината от домовете в страната се отопляват с твърдо гориво, докато природен газ използват едва 3%. Необходима е сериозна промяна в горивната база и устройствата, които се използват, за да има съществено изменение в качеството на въздуха. Докато в повечето европейски градове автомобилите са основна причина за високи нива на азотни оксиди, у нас те са сериозен източник на фини прахови частици. Това се отнася особено за стариите дизелови автомобили.

В каква посока са усилията на МОСВ при справянето с проблема за замърсяване на атмосферния въздух?

МОСВ полага сериозни усилия за решаване на проблемите. Освен текущите задачи, които изпълняваме в момента, в ход са промени в законодателството. Те ще дадат възможност за прилагане на мерки, които ще ограничат вредното въздействие върху атмосферния въздух на двата основни източника на замърсяване в градовете – битовото отопление и транспорта.

ЕВРОПЕЙСКА МОБИЛНОСТ: СНОВА, ИНТЕГРИРАНА КАМПАНИЯ

От юни 2015 г. инициативите „Европейска седмица на мобилността“ и „Do the Right Mix – Придвижвай се разумно!“ се обединяват за целите на по-мащабна и интегрирана кампания за градска мобилност. Както политически, така и финансово, кампанията се подкрепя от генералните дирекции „Мобилност и транспорт“ и „Околна среда“ на Европейската комисия. Идеята е „Европейската седмица на мобилността“ да се разшири и допълни с нови, целогодишни дейности, като в същото време се разработи единна платформа за

популяризирането на устойчивите начини на придвижване в градовете на Европа. На тази обща платформа активистите на кампанията, местните власти, неправителствени организации, гражданско обединения, държавни и частни институции, транспортни оператори и компании ще могат да се регистрират и да демонстрират своя принос към предмета на кампанията, да споделят идеи, да се възползват от набор от онлайн материали, да споделят информация, съвети и опит с други заинтересовани страни, да кандидатстват за



инициатива на
Европа
Комисия

официално одобрение (според стриктно дефинирани критерии) на Европейския съюз за техни инициативи и да се включват в номинациите за европейските награди за устойчива градска мобилност.

EUROPEAN MOBILITY WEEK 16-22 SEPTEMBER

Какво се случва с въздуха в един ден без автомобили?

Денят без автомобили безапелационно показва, че по-малкото ползване на този транспорт в града влияе качествено върху чистотата на въздуха. Европейският ден без автомобили се провежда ежегодно на 22 септември. Идеята за провеждането му идва от Франция, а първото му издание датира от 1998 г. Това е международна кампания, по време на която централните зони в много градове

на Европа се затварят за автомобилно движение. Целите, които преследва инициативата, включват формиране на екологичнообразно мислене и начин на живот сред европейските граждани; разяснятелна дейност за негативните страни на автомобилния транспорт в градски условия; популяризиране на алтернативните начини на транспорт в големите градове, вкл. по-широкото използване на обществения транспорт; демонстрация на идеята, че животът без автомобили е не само възможен, но и по-приятен. В крайна сметка "Европейският ден без автомобили" се очаква да промени нагласите на градските жители и да доведе до намаляване на шума и вредните емисии на газове във въздуха и до подобряване на качеството на живота в големите градове.

ОТКЪДЕ ИДВАТ ЗАМЪР- СИТЕЛИТЕ НА ВЪЗДУХА?

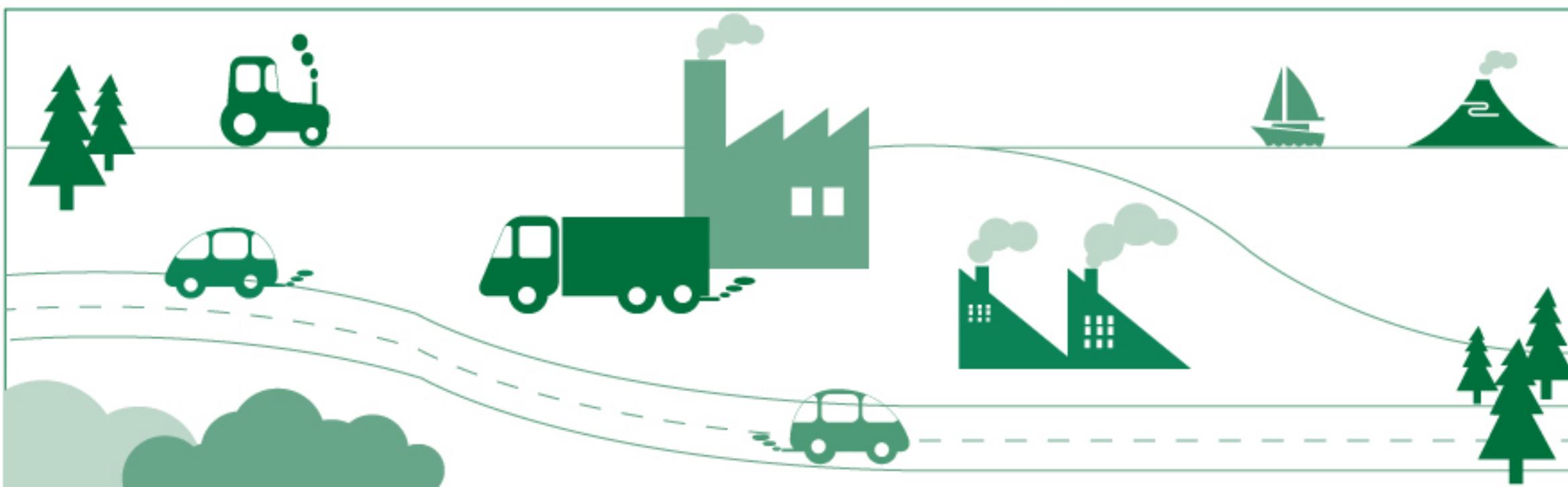
Приносът на човешките дейности
към създаването на замърсители

на въздуха се измерва и проследява обикновено по-лесно от този на естествените източници, но човешкият принос е много различен в зависимост от замърсителя.

- **Изгарянето на горива** е безспорно един от ключовите фактори, който се разпростира в различни икономически сектори – от пътния транспорт и домакинствата до потреблението и производството на енергия. (6)
- **Селското стопанство** е друг важен фактор, допринасящ за специфични замърсители. Около 90 % от емисиите на амоняк и 80 % от тези на метан идват от селскостопански дейности. (1)

- **Други източници на метан** включват отпадъците (депата за отпадъци), каменовъглените мини и преноса на газ на дълги разстояния.
- **Над 40 %** от емисиите на азотни оксиди идват от автомобилния транспорт. (5)
- **Около 60 %** от серните оксиди са резултат от производството и разпределението на енергия в страните, които членуват и сътрудничат на ЕАОС. (2)
- **Търговските, правителствените и обществените сгради и домакинствата** допринасят за около половината емисии на РЧ 2.5 и въглероден оксид. (6)

Източник: ЕАОС



ДА ПОДОБРИМ ЗАЕДНО КАЧЕСТВОТО НА ВЪЗДУХА, КОЙТО ДИШАМЕ

ОБЩИННИТЕ: КАКВО МОГАТ ДА НАПРАВЯТ?

- На първо място да подобрат транспортната мрежа и насърчат алтернативните начини на придвижване.
- Да се погрижат за реконструкцията, модернизацията и по-добра хигиена на уличната мрежа.
- Да съдействат за подобряване на енергийната ефективност на сградите.
- Да стимулират рециклирането на битовите отпадъци.

А МОЯТА РОЛЯ?

- Просто да си дам сметка, че лошото качество на въздуха вреди на нас и нашите деца.
- Да използвам по-често градски транспорт, велосипед, споделено пътуване, ходене пеш.
- Да използвам екологични горива за битово отопление.
- Да събирам отпадъците си разделно.

ИНТЕРВЮ:

ПЛОДИВ: ЕЖЕДНЕВНИТЕ ПЪТУВАНИЯ С ВЕЛОСИПЕД ЩЕ ДОСТИГНАТ 22 380 ПРЕЗ 2025 г.



Интервю с
инж. Александър Държиков
заместник кмет,
„Обществен ред и транспорт“
на Община Пловдив

Кои са основните мотиви на Община Пловдив за изграждане на веломрежа в града?

Преди старта на проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив“ използването на велосипеди бе ограничено. Едва 0,5 % от всички пътувания се извършаха по този начин. В Пловдив съществуваха само няколко велосипедни маршрута с обща дължина 10,7 km - един с дължина 5 km на Гребния канал и другите по бул. „България“, по бул. „Санкт Петербург“ - бул. „Освобождение“ - ул. „Менделеев“ на район Тракия. Някои части на съществуващите маршрути просто използваха наличните тротоари без никакво подходящо разделение или маркировка. Също така не съществуваше непрекъснатост на велосипедните пътеки на кръстовищата (маркировки / велосипедни светофари). Съществуващите велосипедни алеи не се използваха пълноценно и на практика липсваше интегрирана веломрежа. Община Пловдив има приета стратегия „Пловдив – град на велосипедиста 2010-2020 г.“, която има за цел да интегрира придвижването с велосипед в транспортния план на Община Пловдив. Тя представя визия, цели, мерки и приоритетни действия, а също така определя показателите за мониторинг на постигането на целите. Общата цел е да се утрои броят на пътуванията с велосипед в рамките на периода 2010-2020 г. Основната цел е да се насырчи използването на велосипеда като алтернативен вид транспорт за ежедневни движения, както и за пътувания до работа, образование, развлечение и т.н. Изпълнението на стратегията, заедно с постоянния растеж на изградена велосипедна инфраструктура, е от решаващо значение за по-нататъшно насырчаване на тази нагласа.

В тази връзка Общински съвет – Пловдив дава съгласие за кандидатстването на Община Пловдив за външно финансиране по схема „Подкрепа за интегриран градски транспорт в 5-те големи града“ с проект с работно наименование „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив“. Един от компонентите на проекта е „Изграждане на интегрирана мрежа от велоалеи“. Преминаването на потребителите на лични моторни превозни средства към обществен транспорт и велосипеди ще доведе до 13,5 miliona по-малко пропътувани километри от частни автомобили през 2021 г., което ще намали значително и отделяните вредни емисии. Делът на пътуванията с велосипед на ден, който днес е незначителен (под 0,5%), ще достигне 2,5% през 2025 г. и 3% през 2031. Ежедневните пътувания с велосипед се изчисляват

да достигнат 22 380 през 2025 г. и 27 140 през 2031 г.

Какъв е напредъкът при реализиране на проекта?

За реализирането на компонент „Велоалеи“ по проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив“ бе сключен договор с предмет „Проектиране и изграждане на велоалеи“. В изпълнение на договора бяха изгответи идеен и технически проект. Идейният проект проучи трасетата на велосипедната мрежа в Пловдив. На база на одобрения от Община Пловдив идеен проект на велосипедните трасета се изгответи технически инвестиционен проект. Той даде окончателно решение за план-схемата на велосипедната мрежа в Пловдив, като фиксира вида на всички велотрасета и начина им на устройване. Проектът предвижда изграждане на мрежа от велосипедни алеи с обща дължина 48 km, състояща се от съществуващи 11 km велосипедни алеи, които ще бъдат приведени в съответствие с установените норми, и изграждане на нови 37 km. Това осигурява на Общината Пловдив обширна мрежа за движение на велосипеди, дълга 48 km. В настоящия момент се работи по всички трасета с различна степен на изграждане. Рехабилитирани са 7 km от съществуващите велоалеи - на Гребния канал и по бул. „Менделеев“. Около 30 km са прокопаните трасета в напреднала фаза - трошенокаменна настилка - 30 см, бетонирана баластра - 5 см и червен асфалтобетон - 5 см. Планувано е до края на м. октомври да завършат строителните дейности с полагане на маркировка, изграждане на светофарни уредби, вертикална сигнализация и монтиране на 690 велостоянки.

До края на годината Пловдив ще има 48 km велоалеи. Кои са следващите цели и стъпки на Общината в посока подобряване на градоустройствената среда по отношение на устойчивото пълзване на начини на предвиждане в града?

При разработването на Генерален план за организация на движението на Община Пловдив са взети в предвид предвидените до момента проекти и взетите решения. Генералният план се състои от 9 схеми, една от които е схема 5 - Велосипедно движение. На схемата са показани съществуващите изградени велотрасета, както и предложените такива за изграждане по проекта за интегриран градски транспорт. Направени са предложения за нови трасета, които да допълнят системата и да я интегрират. Предвидени са изграждане на велоалеи при ремонтите на бул. „Васил Априлов“, бул. „Руски“, бул. „Шести септември“, бул. „Коматевско шосе“ и бул. „Пещерско шосе“. В проекта за изграждане на бул. „Северен“ също се предвиждат велоалеи. След реализиране на тези инвестиционни проекти на Община Пловдив мрежата от велоалеи ще достигне 60 km.

Какви са основните приоритети на Общината за оптимизиране на транспортната мрежа в града с цел намаляване на вредните емисии от автомобилен транспорт?

Намаленият брой пътувания с лични МПС в резултат на преминаване към обществен транспорт или велосипеди, съчетано с модернизиране и оптимизиране на светофарните уредби, ще намалят задърстванията в пиковите часове в централната част на града. Това ще доведе до икономии на време както за потребителите на обществен

транспорт, така и за пътуващите с лични МПС, като първите ще имат и допълнително спестено време от въвеждането на „приоритетно“ преминаване през сигнализирани кръстовища, предвидено в проекта. Общите годишни икономии от време са между 200 000 и 540 000 пътникочаса за периода 2016-2031 г., от които от 130 000 до 230 000 – за съществуващите потребители на обществения транспорт, а останалите – за потребителите на леки автомобили. Намаленият пробег в километри с лични МПС и намаляването на задърстванията ще доведе и до значително намаляване отделянето на вредни емисии в атмосферата. След обновяване на светофарите (нов, ефективен начин на регулиране и управление на трафика, по-добра видимост на сигналите, намаляване на техническите повреди) и изграждане на велоалеите значително ще се подобри и безопасността на участниците в движението. Ще се подобри и безопасността за велосипедистите поради отделяне на велосипедните алеи от останалия трафик. Очаква се реализацията на проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив“ да доведе до общо намаляване на пътнотранспортните произшествия с 5,50 %.

Вие карате ли велосипед? Разкажете ни Ваша любопитна история с колело.

Ученническите ми години преминаха изключително в придвижване с велосипед. Живеех на доста голямо разстояние от ежедневните си дестинации и велосипедът беше удобство и необходимост. Помня как с трепет получих от родителите си като подарък първия велосипед, когато завърших четвърти или пети клас. Един от първите ми преходи беше с група съученици за риболов до язовир. Завързахме въдиците от черничеви пръчки за рамките на велосипедите и потеглихме в ранни зори. И досега наизуст си спомням маршрута – Пловдив-Войводиново-Калековец-Стряма-Момино-Борец, около 40 km в едната посока. Явно бяхме се надзенили с разстоянието. Сполетяха ни куп проблеми – спукани гуми, негодни лепенки, изкривени капли, ожулени колене и лакти, счупени въдици... Когато след всички премеждия се добрахме до крайната цел, се оказа, че язовирът е охраняван и забранен за риболов. В крайна сметка се прибрахме по тъмно в окайно състояние, гладни и жадни, хапнали само плодове от крайните дървета, без риба, но в пълен екип и с незабравими спомени. Това бях времена без телефони, без интернет, без кабела и сателитна телевизия, без маркови дрехи и вносни стоки, с ограничен брой МПС по пътищата, но с незабравими спомени, изпълнени с волност и приключения, които в сегашния забързан свят са немислими и невъзможни.

Вашето послание към жителите и гостите на Пловдив в контекста на избора им на начин на придвижване в ежедневието?

Щастлив съм, че съм част от екипа и в някаква степен съм допринесъл за предоставянето на условия за безопасно и бързо придвижване с велосипед в града на жителите и гостите на Пловдив. Отправям своя апел за избор на този вид транспорт - здравословен, сравнително евтин, приятен и екологичен. Пожелавам си да има повече свободни от „оковите“ на динамичното ежедневие и суетата хора, които да се наслаждават на удоволствието и използват предоставените им условия за избор на велосипеда - този древен и винаги актуален начин на придвижване.

ДАВИД СРЕЩУ ГОЛИАТ: ЧОВЕКЪТ СРЕЩУ ЗАМЪРСИТЕЛИТЕ

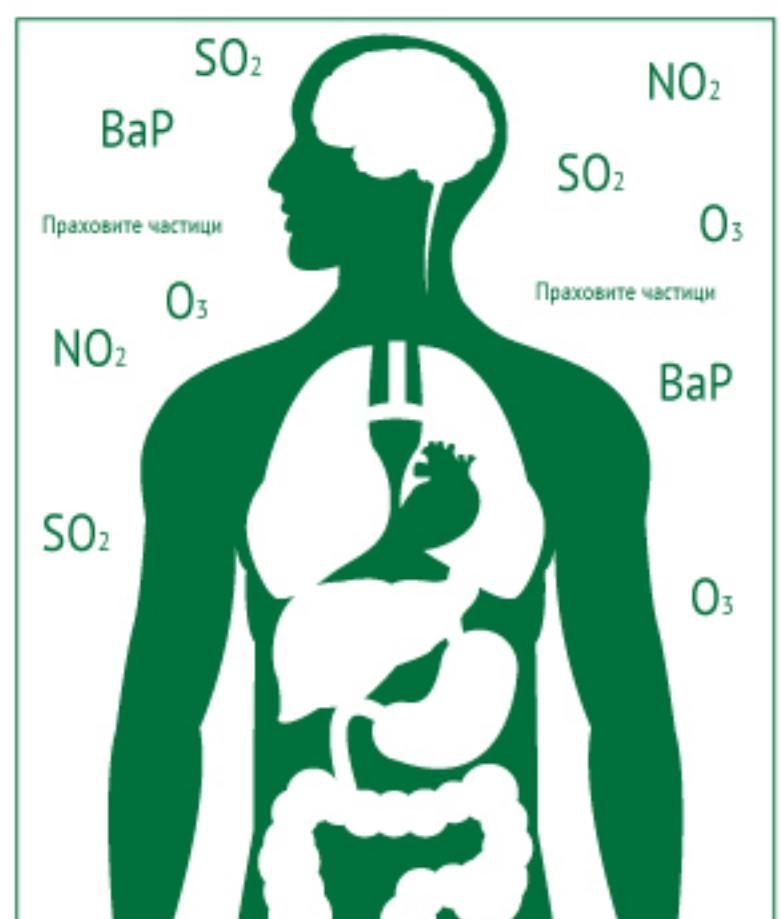
Замърсителите на въздуха оказват сериозно въздействие върху здравето на човека. Децата и възрастните хора са най-уязвими. 97% от европейците са изложени на концентрации на озон над препоръчваните от Световната здравна организация. В същото време гражданиите на ЕС стават все по-активни в личен план и по-загрижени за качеството на въздуха: 63% от европейците споделят, че използват по-малко автомобилите си през последните две години с оглед подобряване качеството на въздуха.

Химическият букет във въздуха и човешкото здраве

- Серен диоксид (SO_2): предизвиква белодробни заболявания, нарушение на имунната защита, разстройства на нервната система и се отразява неблагоприятно на лица със сърдечно-съдови заболявания
- Озонът: има негативно въздействие през светла-

та част на деня и на открито. Може да предизвика възпаление на дихателните органи, засяга имунната система.

- Общ прах, фини прахови частици: здравният ефект зависи от размера, химичния състав и мястото, където се отлагат. По-едрите се задържат в горните дихателни пътища, а по-фините водят до увреждане на белия дроб.
 - Азотен диоксид: оказва вредно въздействие върху черния дроб, далака и кръвта.
 - Въглеводороди: експериментално е доказано, че предизвикват ракови заболявания. Някои от въглеводородите се срещат и в цигарения дим.
 - Азот и азотни оксиди: предизвикват поява на анемия, намаляват усвояването на хранителните вещества. Вредят на дихателната функция на белия дроб.
- * източник: „Национален доклад за състоянието и опасността на околната среда в Република България - 2012 г.“ на Изпълнителната агенция по околната среда



ИНТЕРВЮ:

“ПОВЕЧЕ ВЕЛОСИПЕДИ ПО УЛИЦИТЕ
ПО ЧИСТ ВЪЗДУХ В ГРАДА”



Интервю с
Иван Илчев
менеджър маркетинг и реклама
в холдинга Макс Европа

„Аз карам велосипед – последвай ме!“ - как се роди идеята?

Както много сполучливи идеи и тази се роди много спонтанно. В началото на 2014 година екипа на Макс Европа обсъждаше годишния план за корпоративна социална отговорност и с какво можем да стимулираме карането на велосипед. През предходните години сме организирали много и различни инициативи като пребояване на велосипедистите, велошествия, дни без автомобили и ред други. За съжаление всички изброени мероприятия са били с продължителност от един до няколко дни. На екипа ни се искаше да направим нещо устойчиво както през целия велосезон, така и в по-дългосрочна перспектива. Спомних си снимката на Владимир Пенев на велосипед по време на мандата му като министър на културата и решихме, че ще добра идея да поканим известни личности да дадат личен пример. Естествено от идеята до реализацията имаше много работа, свързана с концепци-

ята, избора на първите личности, мястото за снимки, управлението на събитията и много други. Водещ във всичко бе големият ентузиазъм на екипа и свободата, която имахме, за да го реализираме. Така от една случайно видяна снимка се роди цяла кампания, която днес вече има свое успешно второ издание.

По какъв начин мотивирането на повече хора да карат колело може да се отрази на околната градска среда?

На първо място по-малко автомобили и мотоциклети, а от там по-малко замърсители. Преди няколко години Пловдив бе обявен за града с най-замърсен въздух и от тогава не сме спрели да работим в посока на това как да намалим този негативен ефект. Един от начините да се борим срещу това е кампанията ни „Аз карам велосипед, последвай ме!“; друг бе кампанията ни „Аз помагам на колега“, с която намерихме нов живот на стари стоки, вместо да ги изхвърляме; трети бе инициативата ни за рециклиране на електронна техника в рамките на „Европейска седмица за намаляване на отпадъците“, с която спечелихме награда от Министерството на околната среда и водите; четвърти бе доброволческата акция „Аз помагам на гребен канал Пловдив“, в която ремонтирахме съоръжения, засадихме дървета и изчистихме зелените площи около водното огледало. Затова смятам, че не само ние като компания можем да помогнем на града ни, но и всеки гражданин или гост на Пловдив. Избрали си да пътува с велосипед до работното си място, залата за спорт или просто да излезе на разходка без автомобила си, всеки от нас ще допринесе за подобряване на климата за всички. Освен това колоездното е изключително здравословно. То има благоприятен ефект, както върху сърдечносъдовата система, така и върху опорно-двигателната. Затова всяка малка инициатива е важна, защото ако повече хора мислят за здравето си и околната среда, те ще се превърнат в тенденция, а оттам и ползите за

всички останали граждани на Пловдив.

Какви са дългосрочните цели на Макс Европа за мисията, свързана с ползване на велосипед в града?

Имаме ли подходяща инфраструктура, мисията ни е да направим колоездното неделима част от интегрирания план за градска мобилност. Ако към момента се питаме дали да пътуваме с автомобила, автобуса или да вземем такси, то съвсем скоро ще добавим и велосипеда в опциите ни за придвижване до всяка градска точка.

Какви са тенденциите при избора на градски велосипед и какво трябва да имаме предвид, когато решим да си купим такъв за ежедневно ползване в града?

Трябва да се съобразим с терена, височината ни, разстоянието, облеклото, което ежедневно ползваме, мястото за паркиране и още няколко важни параметъра, които ще ни осигурят максимален комфорт и удобство при ежедневната експлоатация. За някои хора това може да е много лесен и бърз процес, особено с помощта на специализирани форуми, сайтове и блогове, но за други ще е необходимо експертно мнение. Затова винаги препоръчвам на бъдещите колоезддачи да посетят реномиран веломагазин и да се допитат до продавач-консултант. Всеки, решил да направи това, може да разчита на професионална помощ от наша страна, както в производствената ни база на ул. „Голямоконарско шосе“, така и в специализирания магазин на бул. „Брезовско шосе“ 133.



АЗ КАРАМ
 ВЕЛОСИПЕД
ПОСЛЕДВАЙ МЕ! >>>

Какво се случва с химическия букет
във въздуха, който дишаме?

Положителни тенденции

У нас се потвърждава тенденцията за намаляване на киселинния еквивалент на емисиите на викиляващи вещества. През периода 1990 г. до 2012 г. намаляват емисиите на азот-ни, серни оксиди и амоняк с 67%, а тези на серен диоксид от ТЕЦ-овете - с 68%. До 2,76% намалява засегнатото население от нивата на серен диоксид. Принос има и увеличаването на сероочистващите инсталации. От 2012 г. няма засегнато население от нивата на

БЪЛГАРСКАТА СЛЕДА*

азотен диоксид. Не съществуват проблеми с допустимите норми за замърсяване с бензен, олово, никел и арсен.

Озонът под алармения prag

През 2012 г. не е регистрирано превишение на алармения prag за озон за предупреждаване на населението. Въпреки това в 11 от 27 автоматични измервателни станции са регистрирани повече от 25 дни с превишение на

краткосрочната целева норма за озон за опазване на човешкото здраве.

Праховите частици: упорит проблем

Голяма част от българското население живее в среда с високи нива на замърсяване с прахови частици. Битовите, транс-портните, промишлените дейности, замърсените и лошо поддържаните пътни настилки са източник на замърсяването.

*източник: „Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Република България - 2012 г.“ на Изпълнителната агенция по околна среда

ПЛОВДИВСКИЯТ ВЪЗДУХ ПО-ЧИСТ ВСЕ ОЩЕ ДАЛЕЧЕ ОТ ИДЕАЛЕН

По последни данни* качеството на атмосферния въздух в Пловдив се е подобрило по отношение на някои замърсители като азотен диоксид (NO_2). В същото време замърсяването с ФПЧ10** продължава да бъде основен проблем за качеството на въздуха в страната, а и в Европа.



Основни източници на прах са промишлеността, транспорта, енергетиката и битовото отопление. Прахът постъпва в организма предимно чрез дихателната система. По-фините частици (под 10 μm – ФПЧ10) достигат до по-ниските отдели на дихателната система, като водят до увреждане на тъканите в белия дроб. Пловдив не е изключение - замърсяването с ФПЧ10 продължава да бъде основен проблем за качеството на атмосферния въздух в страната, като през годината във всички райони за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух е регистрирано превишение

на нормите. Замърсяването с ФПЧ10 е един от основните проблеми на европейските градове.



Анализът на данните за фини прахови частици (ФПЧ10) от АИС „Баня Старинна“ – Пловдив показва тенденция към намаление на броя на превишенятията на средноденонощната норма през 2014 г. Все още не е постигнато съответствие с двете норми.



Замърсяването с NO_2 на пункт АИС*** „Баня старинна“ намалява в периода 2010 – 2014 г., като съответствие със средночасовата норма е постигнато от 2012 г. за средногодишната норма от 2014 г. За NO_2 - качеството на атмосферния въздух в Пловдив се е подобрило по отношение на азотен диоксид и за 2014 г. регистрираните за NO_2 нива са в нормите.