

# ТЪНКА ЗЕЛЕНА ЛИНИЯ

ТЕКСТ  
ВИОЛЕТА  
ИВАНОВА

10 сутринта е. Наред с кафето, на масата пред нас стои внимателно разчертана карта, която обхождаме с гуми в слевващия час и половина. Времето е малко да си кажем всичко за болките и потенциала на града ни, които проектът Зелена линия София отбавна обмисля, но стига, за да разберем, че говорим с правилната порода архитект. Преди да го срещнете и вие на 16 юли в павилиона FLUCA, чуйте защо тази линия сочи към бъдещето.

**ЗАКУСВАМЕ СЪС СВЕТОСЛАВ АЛЕКСАНДРОВ** – човек, израснал между три софийски квартала, преди да замине да учи Архитектура в немския град Вупертал. Последните години от следването му съвпадат с първите там на Християна Василева, с която споделят не само роден град и интереси, но и една родена дата. Съдбовното приятелство лумва през 2007 – време, когато Вупертал ври и кипи около идеята пенсионирани железопътни трасета в града да се върнат към живот под формата на 23-километрова естетски решена вело- и пешеходна алея, минаваща през тунели и виадукти.

**ГЛЕДКИ ЧУДО, НОВ ТЕРЕН ЗА РЕЛАКС, ТУРИЗЪМ И СПОРТ**, облекчаване на улици и булеварди от хорския поток и удобна връзка между по-откъснати точки в града са очевидните плюсове на съоръжението. Отгоре на това обаче идва каймакът: с очовечаването на жп трасето всичко край него възкръсва. Изоставени гари стават ресторанти или театри, пространствата помежду им се пълнят с кафенета и павилиони за всичко от вурстове до картини, случват се изложби, концерти и даже арт фестивал с километрична дължина. И всичко това – от идея, понесла немалко скептицизъм, до идеално смазана машина за блаженство и пари – разцъфтява пред очите на Светослав и Християна.

**С БАБИ В ХИПОДРУМА И ЗАПАДЕН ПАРК ОЩЕ КАТО УЧЕНИК** той открива югозападния къс от тукашните запустели жп линии, които иначе правят почти пълен кръг около града. „През 90-те транспортът беше нередовен, а и връзката север-юг в София никога не е била така бърза като запад-изток. Затова се озлеждах за подобни пешеходни маршрути и често ги ползвах. Като видях в какво се превръщат трасетата в Германия, естествено ми се прииска и при нас да е така. Преди 10 години обаче тук ситуацията беше груа и идеята нямаше да срещне разбиране. С новия главен архитект сега, поне на гуми, се случват по-свежи неща, затова и моментът изглежда уобен за действие.“

**МЕЖДУВРЕМЕННО ХРИСТИЯНА СПЕЦИАЛИЗИРА ГРАДОУСТРОЙСТВО** и емигрира в Тел Авив, но веднага скача в израта, щом есенята чува, че Светослав и група УАСГ студенти вече обхождат и изследват в детайл занемарените жп отсечки и възможните места, откъдето да ги свържат в кръг, така че пеша да може да обикаляш между максимален брой паркове и квартали, а градското колездене да е мисия възможна. „Добрите примери за велоалеи тук са малко: по Цар Борис III и България, а от новите няма и една, която да работи. Проблемът е, че се правят на парче, без цялостна концепция. Затова Зелената линия е мислена като околоръстено – гръбнак, който после може да се разклонява.“



## И ДА НЕ СТЕ НА ДВЕ ГУМИ ОБАЧЕ, ТОВА ВИ ЗАСЯГА.

Заниженият авто трафик, в който Линията се цели, би значел по-малко паркиране в тревата и вдигане на прахоляк, който поемаме с въздуха и водата и от който няма спасение, дори всички коли в града да бяха еко. Помислете и за другата очевидна био причина Линията да е Зелена. А после се върнете на историята за Вупертал и си представете как би се отразило същото оживление по отсечката Захарна фабрика-парк Надежда-ТЕЦ София-Орландовци например. Където, впрочем, е пълно с изоставени халета, готови да се събудят за нов вълнуващ живот.

Несъмнено инвестицията ще е огромна, но ако сравним със строежа на булевард с тази дължина – 32км, Линията е сигурно десеторно по-евтина, най-малкото защото стъпва на съществуваща инфраструктура. Тук стигам до една от основните ни идеи: трябва да престанем да влагаме толкова много в удобствата за коли, да се концентрираме в устойчивите начини за придвижване и действително да градим град за хората, както все се говори. Не само на гуми, а и на дела.“

**И ВСЕ ПАК БЪРЗА СМЕТКА.** Един от по-известните подобни пешеходни паркове – Highline, струвал 200млн на Ню Йорк, е започнат с прогнози за 300млн приход за десетилетие. 9 години след пускането му възвръщаемостта вече надхвърля милиард. Ясно е, че в София мащабите са груа, но ние стоим плътно зад Зелената линия. Не само защото мечтаем за парти зона на терена на стари фабрики като в Берлин. А защото в този сценарий всички печелят – и хората, и природата, и архитектурно-културното ни бозатство, и туризмът, и пазарът на имоти, и всеки тип бизнес, който съумее да се хване Линията. А как можем да помогнем колелото да се завърти? За момента с повече говорене по темата, за да се чуе и види, че хората на София са тук и гледат в бъдещето. ◀

## „РЕАКЦИИТЕ КЪМ ПРОЕКТА ЗАСЕГА СА САМО ПОЛОЖИТЕЛНИ, НО ВСЕ ЧУВАМ ПРИТЕСНЕНИЯ ЗА ТАЗИ ЗОНА:

„Кой ще ти ходи на север?“. Сякаш се забравя, че и там живеят хора. Орландовци е на минути пеша от центъра, а е краен квартал. Тоест северът е тотално неразвит, а там е бъдещето, поне би трябвало. Сега градът расте само към Витоша, защото всеки строи, където вече има окей инфраструктура – по-лесно, бързо и евтино му е така. Важно е общината да започне да облагородява цялата тази индустриална зона отвъд Централна гара, за да привлече най-после инвеститори натам. Това е и нашата мисия, така че държим на този лъч от Линията.“

## КОЛКО БИ СТРУВАЛО ТЯ ДА СТАНЕ РЕАЛНОСТ

е рано да се каже. „Още сме на ниво идеен проект. За да се изчисли, трябва истински работен план, да се включат геолози и груа специалисти.“

