



**ОСЕМ СЦЕНАРИЯ
ЗА РАЗСРОЧВАНЕ
НА ДЪЛГА НА БДЖ**

на стр. 3

**НОВОТО УНГАРСКО
ПОСТИЖЕНИЕ**

на стр. 4

Централната жп гара в София ЩЕ ПРОМЕНИ ЛИЦЕТО СИ



След 40-годишна експлоатация започна дългоочакваното обновяване на столичната централна жп гара. Консултант на проекта е ДЗЗД „Обединение ТРТ“, а за проектиране и изпълнение търга спечели в началото на септември миналата година консорциумът ДЗЗД „Обединение ГБС - Централна гара София“. Около месец и половина по-късно е представена и идейната концепция, а веднага след това и техническата. Строителното разрешение, издадено от Министерството на инвестиционното проектиране, се получи в края на март тази година.

Независимо, че в момента половината от сградата е оградена, а около нея вече никнат временните офиси на строителите, през цялото време на ремонта тя няма да бъде затваряна. Ще функционира както до сега с пълен капацитет и всички влакове ще се движат по разписание. След края на 2015 г. обаче тя ще е с променена визия, а пътниците ще бъдат посрещани в съвсем ново приемно здание, което ще им предлага съвременни функционални удобства и услуги. „Тогава обичайният дискомфорт, съпътстващ и характерен за всяко строителство, което в случая ще продължи около година половина, ще бъде напълно забравен“, уверен е Ивайло Дженов, ръководител на „Екип за управление на проекти“ в НК „Железопътна инфраструктура“. Възщност неудобствата за ползвателите услугите на железопътния

транспорт ще идват предимно от технологичната необходимост да се променят местата и коловозите, където спират пристигащите и заминаващи влакове. Затова пътниците трябва непрекъснато да следят както информацията, изписвана както на електронните табла, така и съобщенията от високоговорителите на пероните и в чакалнята. Билетните каси вече са преместени, за което са поставени указателни знаци и обяви.

Невъзможно е изведнъж да затворим цялата гара, коментира след тържествената церемония пред журналисти генералният директор на възложителя НКЖИ Милчо Ламбрев. Основната причина е, че ако за известно време тя спре да функционира, няма как да се обезпечи пътуването на хората, които ползват Подуяне и София – Север, обясни той. Ламбрев уточни, че парите, които се инвестират в обновле-

нието, са около 74 млн. лв. с ДДС. Тази сума включва и евентуалните непредвидени разходи, които биха се появили по време на строителството. От тях около 29,500 млн. лв. е съфинансиране от „Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), което идва чрез оперативна програма „Транспорт“ (2007 – 2013 г.), 5,215 млн. лв. е националното съфинансиране, а 39,101 млн. лв. - от бюджета на НКЖИ.

Преди да бъде даден официалният старт на строителството инж. Милчо Ламбрев не пропусна да отбележи голямото значение на софийската жп гара не само за националната, но и за европейската железопътна мрежа. „През нея преминават три важни трансевропейски коридора – IV, VIII и X. Освен това проектът ще допринесе за изпълнението на поетите ангажименти на България за развитието на жп инфраструктурата, достигането на европейските стандарти в съответствие с политиката на ЕС и стабилното развитие на цялата европейска мрежа“, добави той

Поздравление към ръководството на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и към НКЖИ поднесе кметът на София Йорданка

На стр. 5

ПОСЛАНИЕТО КЪМ БЪДЕЩИТЕ ПОКОЛЕНИЯ

Днес, 3 април 2014 г. стартира модернизацията на Централна жп гара София – емблематична сграда за столицата и българския железопътен транспорт.

В началото на XXI век този проект символизира цялостната политика за подобряване на железопътния транспорт в България. Благодарение на предприемчивостта на програмите и последвалото пълноправно членство в Европейския съюз бяха инвестирани около 1 млрд. евро в железопътната инфраструктура на страната.

Ние, които оставяме това послание към бъдещите поколения, вярваме, че успехът може да бъде постигнат само благодарение на последователна и ангажирана политика към железницата. Железопътният транспорт е не само приоритет, но и отговорност. Днес правим важна крачка към крайната цел – модерен, бърз, екологичен, конкурентоспособен железопътен транспорт. Но това може да бъде постигнато само с приемственост и усилия от ваша страна – нашите наследници. Помнете, че винаги е по-трудно да градиш, отколкото да рушиш.

Надяваме се, след завършването на модернизацията, Централна гара София да посреща все повече стари и нови пътници. Да бъде място за срещи, пътувания и запознанства и дано, когато четете това послание, бъде символ на модерния железопътен транспорт на обединена и силна България.

На добър час!

ВЪВ ФРАНЦИЯ ПРЕДЛАГАТ СПОНТАННИТЕ ЖП СТАЧКИ ДА ПРОДЪЛЖАВАТ ДО ЧАС

Във Франция бе предложено въвеждането на лимит от време за провеждането на спонтанните стачки в жп транспорта. За да бъдат защитени пътниците от непредвидените закъснения, директорът на френските национални железници (SNCF) Гийом Пепи се обяви за по-рационален подход при осъществяването на непланираните акции на протест в сектора. От името на ръководството на компанията, той застава зад идеята те да продължават не повече от един час.

Аргументите на ръководството на SNCF са, че това време е напълно достатъчно, за да могат стачкуващите да демонстрират своето недоволство



при минимални отклонения от разписанието за движение на влаковете. Представителите на

железничарските профсъюзи обаче приемат скептично предложението.

ИСПАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ЩЕ СЛЕДЯТ МАШИНИСТИТЕ С КАМЕРИ И МИКРОФОНИ

Държавният железопътен оператор на Испания (компанията Renfe) ще инвестира почти 4 млн. евро за закупуването на нови прибори за контрол на машинистите. В локомотивните кабини на всички 240 скоростни влака (тип AVE, Avant и Alvia) от жп парка на дружеството ще бъдат монтирани камери и микрофони. Те ще записват

случаящото се там.

Инициативата е част от комплекса мерки за повишаване безопасността на железопътните превози, които правителството на Испания реши да приеме след миналогодишната влакова катастрофа от 24 юли. При нея високоскоростен влак Alvia (по линията Мадрид – Ферол) дерайлира в завой на трасето край

град Сантяго де Компостела, Северозападна Испания. Основната причина бе прекалено високата скорост (153 км/ч при допустими до 80 км/ч), с която машинистът е влязал в участъка с крива, както и разсеяността му – по време на инцидента той е разговарял по мобилния си телефон. В резултат загинаха 79 души, над 142 бяха ранени.

ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ПЪТУВАНЕ В ЛОНДОН – ПО-ЕВТИНО, АКО СТЕ ДВАМА

Транспортните власти на Лондон пуснаха карта, която дава възможност за по-изгодни пътувания с железницата на хората, пътуващи по двама. Превозният документ, наречен Two Together, е предназначен за пасажерите, които ежедневно ползват заедно жп транспорта в британската столица - такива като колегите от дадено ведомство или

фирма, членовете на семействата, любовните двойки и приятелските групи, които са редовни спътници.



Железопътната карта Two Together струва 30 паунда (36 евро). С нея може да се пътува всеки делник след 09:30 ч. и по всяко време през уикенда и празниците. Издава се на пасажери на възраст от 16 години нагоре. Същата е персонализирана – със снимки на ползващите я две лица.

Без пластиката седмичните разходи за пътуване с лондонския жп транспорт възлизат средно на 167 паунда (около 201 евро). С новата жп карта пасажерите могат да си спестят една трета (56 паунда или 67 евро) на човек от тази сума.

Hyundai Rotem продаде 10 влака-стрели в Южна Корея

Корейският железопътен оператор Korail сключи договор с компанията Hyundai Rotem за доставка на 10 скоростни електрически състава KTX-Sancheon. Те могат да развиват скорост над 300 км/ч и ще се използват от 2017 г. за обслужване на строящата се в момента линия между Сусео (югоизточно предградие на корейската столица Суел) и важното пристанище Мокпо. Стойността на контракта е 302 млн. долара.



Предаването на първите експреси е планирано за ноември 2016 г. Всеки от тях ще бъде композиран от два моторни и десет прицепни

вагони, в които ще има общо 410 седящи места, разпределени в първа (с разположение на седалките 2+1) и стандартна (2+2) класа. Дължината на всеки вагон е 17,5 м. Влаковете са съобразени с особеностите на корейската жп мрежа и ще се захранват само с променлив ток.

Очаква KTX-Sancheon да преодоляват 354-километровото трасе между Сусео и Мокпо за 1 час и 49 минути. Освен по този маршрут, новите високоскоростни влакове ще се използват и по направленията от Сусео до Теджън (петият по население град в страната) и Пусан (вторият по-големина град и най-важно пристанище) по вече съществуващата жп магистрала Gyeongbu.

В Панама заработи първото метро в Централна Америка



Панама стана първата държава в Централна Америка, която разполага с метрополитен. На 5 април т. г. в столицата Панама сити тържествено бе открита единствената засега подземна железница в целия регион. На церемонията присъства панамският президент Рикардо Мартинели и членове на правителството.

Дължината на панамското метро е 14 км, а станциите по трасето му са 13. То бе изградено в рекордно кратък срок – само 38 месеца, от консорциум, оглавяван от испански компании, подпомагани от бразилски фирми. В редовна експлоатация бе пуснато на 7 април. Обслужва се от мотриси, произведени от френската компания Alstom. Всичките са климатизирани и снабдени със системи за видеонаблюдение. Освен това вагоните им са специално оборудвани за лесен достъп и комфортно пътуване на инвалиди. Любопитно е, че за съблюдаване на безопасността и сигурността в подземната железница бе създадено специализирано подразделение на полицията.

Строителните работи и покупката на подвижния състав струваха на властите на Панама 1,8 млрд. долара. Това е вторият най-скъп проект на страната за изминалото столетие след този за разширяване на Панамския канал, който се оценява на 5,25 млрд. долара, и нов безспорен успех за президента Мартинели (магнат, собственик на верига супермаркети). От началото на мандата му през 2009 г. за подобряване на инфраструктурата в страната са инвестирани колосалните 15 млрд. долара.

Очаква се метрото да облекчи значително натоварения трафик в столицата на Панама. С него разстоянието от единия край на града до другия се изминава за около 23 минути, вместо досегашните 2 часа с надземен транспорт. Министърът на търговията и промишлеността Роберто Енрикес заяви, че цената на пътуването с метрото няма да превишава един долар, а през първият месец то ще работи безплатно.

В бъдеще се предвижда изграждането на още няколко подземни линии. Едната от тях трябва да мине под Панамския канал.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ОСЕМ СЦЕНАРИЯ ЗА РАЗСРОЧВАНЕ НА ДЪЛГА НА БДЖ



Посочи министър Данаил Папазов пред парламентарната транспортна комисия

Разсрочването на задълженията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД е най-големият проблем в момента, заяви транспортният министър Данаил Папазов в отговор на въпроса на депутата от ГЕРБ Иван Вълков, зададен по време на изслушването в ресорната парламентарна комисия. Той обясни, че експерти от министерството са се срещали с представители на комисията по конкуренция в Брюксел. Разглеждан е проблемът дали дълговете, които националният жп превозвач е натрупал преди 2007 г., когато България не беше още член на ЕС, могат да се поемат от бюджета без това да се възприема като държавна помощ. Ако не се направи разсрочването на натрупания с годините дълг, компанията няма да успее да се справи сама с положението, каза още министърът.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията вече е предложило осем варианта как това може да стане. Единият и най-приемливият за българската държава е периодът да бъде удължен до десет години, уточни Папазов, но така или иначе изплащането не трябва да е за по-малко от осем години. „За съжаление една от банките, FMS Wertmanagement, бяга от преговорите и най-изне-

надващо запорира сметките на БДЖ“, коментира Данаил Папазов пред народните представители. „От страна на другите вече има разбиране, а единственото спасение е в диалога наравно да участват всички кредитори и те да бъдат убедени в необходимостта от разсрочването на задълженията към тях.“

Транспортното и финансовото министерство са обединили вижданията си и подкрепят десетгодишния вариант, съобщи още министър Папазов. Обърнали са се към германските си колеги и те също много добре разбират, че FMS Wertmanagement трябва да седне на масата за преговорите. Въпреки това немската финансовата институция е предприела непопулярни мерки, налагайки запора чрез Лондонския клуб. От две седмици лично вицепремиерът Даниела Бобева се е заела да помогне за разрешаване на проблема.

Във връзка с общото състояние на холдинга и двете му дружества за товарни и пътнически превози транспортният министър подчерта, че от началото на годината се наблюдава обемно увеличение на товарите, особено през последните два месеца, което е най-добрият индикатор за положителния напредък. Превозвачът обаче се затруднява,

поради забавените плащания на някои от клиентите си.

По повод на друг въпрос, зададен от Иван Вълков, Данаил Папазов обобщи, че нито министерството, нито холдингът са имали някога намерение да правят с частни инвеститори смесено дружество за ремонт на локомотиви. Припомняме, че въпросът беше коментиран на последния ресорен обществен съвет, проведен през миналата седмица в МТИТС. На него е коментирано само като идея такова смесено предприятие. Новото дружество обаче може да се създаде само със 100 процента държавно участие, категоричен беше министър Данаил Папазов. Намерението е да се отдели ремонтната дейност, защото в момента имало недостиг на специалисти в някои служби на БДЖ, докато в ремонтната дейност работели много хора. Според него тези служители били разпределени в 12 депа, но без да са достатъчно натоварени и да е добре уплътнен работният им ден. При евентуалното реструктуриране ремонтното звено ще се обособи като самостоятелна единица, а хората, които останат извън него, ще бъдат преместени в другите две дружества – товарното и пътническото.

Създава се интермодален логистичен клъстер в Русе

„Холдинг БДЖ“ ЕАД, представители на академичната общност на Русенския университет „Ангел Кънчев“, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“, „Параходство Българско речно плаване“ АД, „Холлеман България“ ООД, „Донау Транзит“ ООД и други компании и организации ще обединят усилията си за създаването на интермодален транспортен и логистичен клъстер Русе. На официалната церемония на 10 април в зала 2 на Kaneff Center - Русенски университет, ще бъде подписано споразумение за сътрудничество. Идеята е да се подобри взаимодействието и да се повиши ефективността на дейностите в участващите организации и компании в новосъздадената

организация.

Събитието е част от международна работна среща с основна тема „Развитие и ефективно използване на инфраструктурата“, която ще се проведе в рамките на проекта INTRAREGIO („Създаване на интермодална транспортна мрежа, чрез основани на знание регионални изследователски клъстери“). Финансира се от 7-ма рамкова програма на Европейската комисия.

По време на събитието ще бъдат представени резултатите от проекта, както и настоящите и бъдещи инвестиционни намерения и планове в железопътната инфраструктура и интермодалния транспорт на България.

ОБРАТНА ВРЪЗКА



пише Н. Х.

**„Благодаря на българската железница!
На 15 март тази година пътувах в 22:30 ч. от София за Варна с влак 2627. Всичко много ми хареса.**

Благодаря на вашите служители – от билетната касиерка на Централна гара София, която ми съдейства да си купя билет за необходимия ми вагон. Също така изказвам благодарността си на кондукторите и машинистите, на целия персонал, както и на контролиращите техническото състояние и изправност на влака, благодарение на които пътуването премина комфортно и леко.

Отделно адресирам признателността си към шафнера на спалния вагон N 35, включен в композицията на същия влак, който много добре и съвместно изпълняваше служебните си задължения. Още при тръгването любезно ми помогна удобно да се настана в купето, а сутринта съвсем навреме ме събуди преди пристигането във Варна.

**Още веднъж благодаря на целия екип.
Н. Х.“**

„Бих искала да изкажа своята благодарност за любезното отношение на кондукторката Катя и на началник-влака Даниел (за съжаление не знам вторите им имена). Те обслужваха на 20 февруари т. г. влака в посока Бургас – София, с който и аз пътувах. С любезното си отношение те се погрижиха през цялото време да се чувствам удобно и приятно. Да са живи и здрави!“

Доц. д-р Мария Серафимова

НАКРАТКО

На 9 април във Велико Търново се откри бюро за продажба на железопътни билети за страната и за чужбина. Новото бюро се помещава в сградата на Централна поща, която се намира в центъра на града, на ул. „Христо Ботев“ № 1. Входът е от страната на ул. „Независимост“.

На официалното откриване присъстваха заместник-изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Чавдар Трендафилов, представители на ръководството на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, както и на областната и общинска власт.

Разположено в идеалния център на Търново, бюрото предоставя удобна възможност на жителите и гостите на града, които желаят да резервират и закупят предварително билети за планирани пътувания с влак в страната и в чужбина.

След подаден сигнал, че липсват 21 междувагонни електрически кабела от пътнически вагони във вагоноремонтния цех в Горна Оряховица – пътническа-санитарна площадка, започва незабавно разследване на криминалния случай.

Благодарение на добрата съвместна работа на служителите от отдел „Вътрешна сигурност и управление при кризи“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и криминалистите от Районно управление „Транспортна полиция“ – Горна Оряховица към ГД „Криминална полиция“ и Районна прокуратура – Горна Оряховица са открити крадците.

В резултат на бързата реакция на служителите на реда са задържани петима души, един микробус и веществени доказателства. Разкрит е и незаконен пункт за изкупуване на метали. Следствените действия по случая продължават и в момента.

Железопътната връзка между България и Македония ще стане реалност до 2022 г. Това обяви македонският министър на транспорта и съобщенията Миле Янакиевски по време на честването на 141 години от създаването на Македонските железници, предаде агенция МИА. „Мое и на правителството желание е през 2022 г. да започне движението на влаковете между двете страни. Този проект вече се реализира. Започна изграждането на първата отсечка от Куманово до Беляковци и осигурихме пари и за останалите две отсечки“, посочи министърът.

Пътническа луксозна мотриса за първи път премина пробно по Дунав мост 2 на 9 април. Направеният тест е подготовка за бъдещото ползване на железопътното трасе в края на годината.

Пътническият влак потегли от румънската гара Голенци, разположена на 15 километра от Калафат, спря на новата железопътна гара във Видин и се върна обратно. Скоростта на движение беше 110 км. в час. Изпитанието е извършено и с тласкач за товарни композиции. Макар, че Дунав мост 2 беше открит в средата на миналата година, заради проблем с електрификацията на 100 метра от трасето в румънска територия, релсовият път досега не се използва. Очаква се до края на годината да започне редовното преминаване на пътнически композиции. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД вече има готовност да пусне международна линия от София през Видин до Будапеща, а румънските железници обмислят влак от Крайова до Видин. Товарните композиции вероятно ще тръгнат още в средата на годината, когато проблемът с електрификацията бъде решен.

НОВОТО УНГАРСКО ПОСТИЖЕНИЕ

Новата 7,4-километрова линия М4 (неофициално наричана „зелената“) свързва два от основните железопътни възела в града – първата и четвъртата по големина гари на унгарската столица. Тя започва от Източната гара „Келети“ в Пеща, преминава южно от центъра на града, „гмурка се“ под Дунав край Централния пазар и на другия речен бряг (Буда) достига до гара „Келенфелд Интермодал“ и известните бани „Гелерт“ (в югозападната част на града). Линия М4 се явява единствената, която не преминава през основния пункт за прекачване между останалите три метротрасета („жълто“ – М1, „червено“ – М2 и „синьо“ – М3), които се събират до площад „Деак Ференц“. Причината е, че има собствени станции, от които е възможно пътниците да се прехвърлят на мотрисите, пътуващи по две от другите линии (М2 и М3). По този начин позволява на горепосочения транспортен възел

строителни колички с пръст, са изобразени чиновници със същите колички, но пълни с пари. С нея се иронизира непрестанно растящата стойност на проекта. Трасето е изградено от градските власти на няколко правителства. Сроковете за завършване



Точната дължина на новата линия е 7,34 км, диаметърът на тунелите ѝ – 5,2 м, ширината на релсите – 1,435 м, а станциите ѝ са на дълбочина от 14,5 м до 31 м



жерите да преминават свободно през цялата мотриса. Модерното осветление и светъл интериор в комбинация с меките тонове на подовата настилка създават отпускаща атмосфера. Комфортът на пътниците се допълва от простора във вагоните, вградената климатична инсталация и съвременната аудио-визуална информационна система.

През първата година автоматичната работа на мотрисите все пак ще бъде надзиравана от машинист. Той ще се намира в

много просторни. Наподобяват чакалните на летищата. Само една от 10-те е с по-запомняща се украса (тази край къпалните „Гелерт“), останалите са просто красиви. По бюджетни съображения в тях е заложено предимно на функционалността и удобството, а не на разкоша. На стените на повечето липсват картини, но има ясна и добре видима информация за пътниците. Буквите са големи, шрифтът – лесно четивен. Визуалната комуникация позволява бързо и лесно ориентиране за посоката на движение, за да бъде достигнат перона или направена връзка с наземния транспорт. Основните надписи са на унгарски, на английски са дублирани само схемите и картите на информационните табла. Дава се информация за времето на пристигане на следващия влак. Заложено е и на разделното събиране на отпадъци – кошчетата са с отделения за хартия, пластмаса и метал.

Станциите са направени достъпни за хората с ограничени физически възможности, майките с детски колички и възрастните пасажери. Те могат да се въз-



Дизайнът на метростанциите е футуристичен



По стените могат да се видят чудно красиви мозайки

да се разтовари от значителния пътникопоток. През него минава значителна част от ежедневно ползващите подземната железница 1 млн. пътници.

Интересно е, че идеята за новата линия се ражда преди повече от 40 години. През 1972 г., във времената на т.нар. „гулашкомунизъм“, унгарските власти решават, че тя е нужна на града, но преди това приоритет имат останалите три. Проектът за нея е изготвен над четвърт век по-късно. Началото на реализацията му е спряно от изменението на политическата система, излизането от социалистическия блок и влизането в Евросоюза. „Рестарт“ получава отново през втората половина на 90-те години на XX век. Строителните работи започват, но по-късно са прекъснати заради липсата на пари. Възобновявани са (2004 г. и 2007 г.) и пак спирани още няколко пъти по същата причина.

Строителната сага става повод жителите на Будапеща да започнат да поставят надписи по оградите на строежите „Метро на 40 години“. Пуснат е и вицът, че по-рано купените вагони за линията дотолкова са остарели, че вече не отговарят на ширината на полаганите релси. Унгарските карикатуристи също не пропускат да се пошегуват със забавянето. Появява се карикатура, на която сред работниците, бутачи



Авангардни столове-пейки

на метростанциите и тунелните участъци регулярно са отлагани във времето, а цената на строителните дейности непрекъснато се е увеличавала. В крайна сметка линията излиза около 450 млрд. форинта (около 1,47 млрд. евро). От тях 181 млрд. (590 млн. евро) идват като помощ от Фонда за солидарност на Евросъюза. От останалите средства 79 процента са осигурени от националния бюджет, а 21 процента от този на столицата.

След многогодишните перипетии на 28 март т. г. бе открит първият участък на линия М4, по която има 10 метростанции. До 2017 г. предстои да бъдат довършени и пуснати в експлоатация още два участъка, с които общата ѝ дължина ще достигне

12,5 км. По-любопитното обаче е, че тя се явява първата от автоматизиран тип в Централна и Източна Европа. Обслужва се от мотриси, които се управляват от компютърна система и не налагат присъствието на машинист.

Влаковете-роботи, които вече се движат по нея, са закупени от френския производител Alstom. Те се състоят от 4 вагона (моторни и прикачени), имат дължина от 80 метра и капацитет 810 пътници (сediaщите места са 164). Могат да развиват скорост до 70 км/ч. Вагоните им са оборудвани с по четири, широки 1,3 м, плъзгащи се навън врати от всяка страна, което позволява на пътниците да влизат и излизат по-бързо. Помежду им няма обичайните стени и това позволява на паса-



Стъклените стени създават хитри ефекти в иначе не особено украсените метростанции

обичайната кабина и ще следи как функционира електрониката, без да се намесва. Впоследствие, ако не бъдат констатирани проблеми, модулните кабини за управление ще бъдат премахнати от техниките на Alstom, а водачите ще напуснат съставите.

Петнадесетте мотриси, опериращи по „зеленото“ метро-трасе, са част от 37-те влакови композиции, които управата на метрополитена в Будапеща поръча на френския производител. Този парк от подвижен състав е предвидено да оперира и по „червената“ линия (М2), на която предстои модернизация и трансформирането ѝ в изцяло автоматизирано трасе.

Всички метростанции по новия маршрут се отличават с футуристичен, но логичен дизайн и са

ползват от асансьори, за да се спуснат от улицата директно до пероните. Поставени са и специални сензорни панели, с чието докосване се активира звукова карта на метрото. По този начин не са пренебрегнати и нуждите на хората с нарушено зрение.

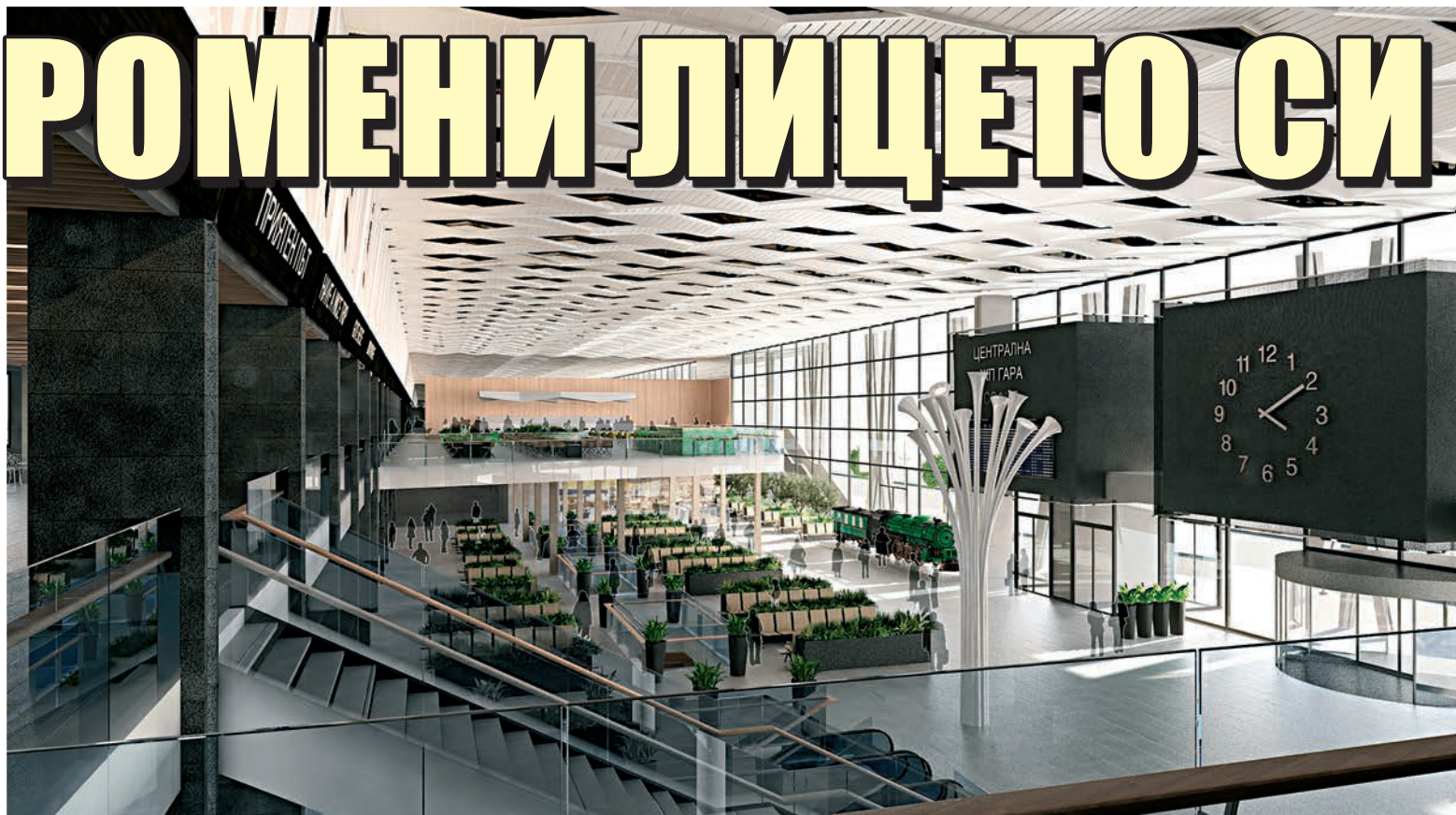
С въвеждането на първото автоматизирано метро унгарците продължават традицията да са сред пионерите в жп транспорта. Малко известен факт е, че гражданите на Будапеща използват метро вече в продължение на 118 години. Техният метрополитен е първият пуснат в експлоатация на континенталната част на Европа (през 1896 г.) и вторият в света – след лондонския!

Ивайло ПАШОВ

Централната жп гара в София ЩЕ ПРОМЕНИ ЛИЦЕТО СИ

От стр. 1

Фандъкова. По думите ѝ столицата видимо бързо се обновява, а с проектът ще се извърши цялостна реконструкция на едно от най-знаковите места за града, което ще допринесе за неговия европейски вид. Той е част и от общите усилия за обновяването, което продължава. „Допреди две години булевардите и улиците пред Централна гара бяха отблъскващи“, каза тя пред дошлите на тържеството железничари и граждани. „С продължаването на метрото и строителството му до гарата видяхме обновени булеварди, построени велоалеи и тротоари, ново осветление. В момента се изгражда участъкът на метрополитена до летището. Така се създава истинска ин-



термодалност – нещо, което е съвременна, ефективна форма за организация на транспорта“, каза още Фандъкова.

Тя увери, че общината полага максимални усилия предгаровият площад или тъй наречената „ротонда“ също да е с вид, подобаващ на град, който кандидатства през 2019 г. за културна столица на Европа. Поет е специален ангажимент с кмета на община „Сердика“ да се работи активно, за да може това пространство да се предостави на млади хора, които се занимават с култура и културна индустрия. Вече е изяснено желание от тяхна страна да се заемат със стопанисването на ротондата и да я превърнат от едно изключително отблъскващо място, каквото е в момента, в привлекателно и атрактивно кътче за всички столичани и гости на София. Йорданка Фандъкова специално благодари на ръководството на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за активното съдействие, което до този момент се оказва при изграждането на метростанция 21 в кв. „Дружба“, където се прави и нова жп гара. С нея значително ще се улесни комуникацията между железопътния и въздушния транспорт, като се засили интермодалността в града.



Няма голям европейски град, където централната железопътна гара да не е едно от отличителните му лица, което го представя в най-добрата му светлина, когато човек за пръв път идва в него, заяви по време на тържествената церемония, зам.-министър Петър Киров. Той изказа увереността си, че след 2015 г. обновената гара ще стане същата за София и подчерта, че Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията подкрепя всички проекти, насочени към развитието на интермодалността на жп транспорта в градска среда. Освен това гарата в днешния ѝ вид е построена преди 40 години и през това време не ѝ е извършван нито един сериозен ремонт.

Първата сграда се е появила в края на деветнадесети век – през 1888 г. Тогава е била най-голямото и забележително съоръжение от този тип на целия Балкански полуостров. Между 1964 г. и 1971 г. е изработен проект за нова гара, който е отговарял на идеите на тогавашния политически режим. Решението автентичното здание да бъде разрушено и на негово място да се появи сегашната сграда е лишило столицата от една от най-красивите архитектурни забележителности за свое-

то време, която според специалистите е могла да се превърне и в емблема на София. „Хубаво е, че сега чрез европейската солидарност успяваме да извършим една инвестиция, която ще се мултиплицира във времето и ще има изключително позитивен ефект, както за града, така и за целия железопътен транспорт у нас“, каза още зам.-

министър Киров. Той припомни и колко важна е железницата за транспортното министерство не само в настоящия програмен период на ОП „Транспорт“, но и в следващия. Преди да постави в дървена кутия „капсулата на времето“ с послание към идните поколения, която ще седи в бъдещата музейна експозиция на НКЖИ на гарата, Петър Киров информира, че по цялата ОПТ финансовото изпълнение вече приближава 60 процента, а до мо-

мента са платени почти 2,3 млрд. лева на бенифициентите. Според него това са цифри, които показват значителните инвестиции в транспортната инфраструктура, положително рефлектиращи и върху националната ни икономика. По думите му е хубаво, че инвестирането в новия гаров комплекс не е изолирано, а е част от последователната програма, която ще продължава да се развива и през следващите години като част от съгласуваните усилия на държавата и общината.

Ремонтът, който вече втора седмица тече, има три аспекта – архитектурен, конструктивен и постигане на максимална енергийна ефективност. Изследванията, които са направени на конструкцията на съществуващата гара са показали, че част от нейните конструктивни елементи са изгубили устойчивостта си. За да отговаря здравината на сградата на европейските изисквания е необходимо да се уякчат всички конструкции – както металните, така и стоманобетоните. Това ще стане по метода с натрупване на материал, а после ще се премине към усилване на основите, които също са компрометирани на места. В проекта е заложено

саниране на цялото здание, подмяна на дограмата, както и монтирането на фотоволтаични панели, които не само ще намалят значително разходите за електроенергия, но и ще гарантират нормална температура във всички вътрешни помещения и най-вече в чакалнята. И за архитектурното, и за конструктивното обновяване ще се ползват висококачествени, енергоефективни съвременни материали и технологии. Напълно ще бъде обновен с хидроизолация и пешеходният подлез под пероните, което ще наложи демонтиране, а после възстановяване на железния път над него. Ще се подменят всички перонни покрития и настилки. Стрелочните кабинки също ще се реновират. Предвижда се вътрешен подземен паркинг, чиято площ ще е около 700 кв. м. Отделно ще се изгражда пътен подход към външен паркинг, разположен върху 5 785 кв. м. В новата гара ще има и видеонаблюдение, вентилационна, климатична и отоплителна инсталация. Ще се монтират нови асансьори и ескалатори, които ще улесняват пътниците с по-голям багаж и ще създадат възможност за лесно придвижване до пероните на хората с увреждания. Значително ще бъдат увеличени търговските площи. На две нива ще са позиционирани няколко ресторанта, между които и за бързо хранене, както и магазини. Една от новите характерни особености ще е многото зеленина, която ще освежава вътрешния интериор заедно с специалното осветление. Ще бъде запазен обаче сегашният часовник на остъкления външен вход, който е отличителна особеност на гарата.

Строителните работи ще се извършват на два етапа. След приключването на първия до края на тази година, ще се направи нова организация на движението, за да могат да се ползват ремонтните вече пространства.

Мая Димитрова

Новият облик на ротондата

Проектът за подлеза около ротондата на централната гара е разработен от сдружение UnderGara, в което участват специалисти от различни сфери. Според концепцията им, в центъра около паметника ще бъде изградена сцена, а съществуващите запустели магазинчета ще се превърнат в изложбени зали, ателиета, заведения с характерни демонстрационни кухни.

Предвидено е и изграждането на постоянна сцена за изкуства (единствена за момента в София) и място за провеждането на семинари за около 150 човека. Изложбени пространства включват места поне за 2 самостоятелни изложби, които могат да се използват и за демонстрации на техники и занаяти. В това пространство ще са разположени и обществени санитарни възли с тоалетни.

Членовете на UnderGara ще поканят представители на бизнеса, които могат да инвестират в изграждането на книжарницата и библиотеката към нея, в галериите, магазините за цветя, ресторантите, кафенетата, занаятчийските работилници, магазините за ръчно изработени предмети, модните ателиета, търговските площи за био и органични храни и козметика.

ЛАЗАРОВДЕН И ЦВЕТНИЦА

Пролетта пристига при нас с честването на едни от най-любимите празници – Лазаровден и Цветница. Християнският календар посвещава седмия ден преди Великден, който се пада на различна дата, но винаги е в събота, на Свети Лазар. Библията разказва, че Иисус възкресява своя приятел Лазар три дни след смъртта му. От там произлиза вярването, че празникът е символ на дълголетие и здраве. Това е и единственият ден в църковната

година, когато възкресната (неделната) богослужба не е в неделя.

Пролетното настроение, което носи Лазаровден, е съпътствано от обичая лазаруване – рано сутрин млади моми, пременени в новите си носии, събират цветя и обикалят домовете в махалата, пеейки различни обредни песни. Те благославят за щастие, здраве и късмет, а стопаните на къщите даряват девойките с яйца, пари, дребни подаръци или плодове.

В миналото на Лазаровден момците са поискали ръката на избраното от тях момиче. Имен ден празнуват Лазар, Лазарка, Лазарин.

В деня след Лазаровден, православната църква чества големият празник Цветница, наречен още Върбница, Куклинден или Вайя. Празнува се влизането на Иисус Христос, яздещ магаре, в Йерусалим, където възторженият народ посрещнал Спасителя с палмови и маслинови клонки. След дългото пътуване Синът Божий изцелил множество болни и недъгави хора.

На Цветница в църквата се отслужва молитва, оставят се различни цветя пред иконата на Спасителя и се благославят върбови клонки, символизиращи палмовите, с които Иисус е бил посрещнат, като в последствие те се раздават на всички вярващи. Плетат се венчета, които се заплитат в косите на малките деца или се окачват на входната врата на дома, за да носят здраве и сполука на цялото семейство. Често когато през летните месеци загърми и завали град, жените изнасят върбовите венчета на двора и изричайки магически заклинания, гледат през тях облака, за да се разнесе той надалеч.



ДА СИ НАПРАВИМ ПРОЛЕТНО ДЪРВО

Помните ли онзи прекрасен разказ на О'Хенри, озаглавен „Последният лист“? Младата Джонси е повалена от остра пневмония и от леглото си гледа листата на лозницата, която расте под прозореца на стаята. Листата опахват едно по едно и девойката вижда в това символ на приближавания си край. В ледената нощ, когато последният лист се отронва, възрастният художник Берман, който живее на партера, жертва своя живот, като излиза навън в бурята, за да нарисова реалистично копие на листа и да го закрепи на клонката, така че момичето да не изгуби своята надежда за оздравяване.

Тази вълнуваща история ни вдъхнови да ви покажем един лесен и ефектен начин да внесете ведро настроение в своя дом през предстоящите празници. Материалите, които са необходими за изработването на „пролетното дърво с хартиени листа“, са няколко сухи клонки, цветни листа хартия с различен дизайн, тънка градинарска или обикновена медна тел, парче картон и лепило.

От картоната изрежете две елипсовидни „листа“ с различна големина, които ще ви служат като шаблон. С помощта на двата картонени шаблона очертайте формите на листата върху



задната страна на цветните хартии. Вместо купени от магазин разноцветни хартии, можете да използват обикновени бели листа за принтер, върху които да нарисувате с водни бои различни елементи по свой вкус и желание. Изрежете от купените или ръчно оцветени хартии четен брой листа от двата размера.

Вземете два листа от един и същ размер, намажете бялата страна на единия с лепило, поставете върху него достатъчно дълго парче тел, а отгоре залепете втория лист. Телта, която остава да стърчи, ще ви

служи за закрепването на листа върху сухата клонка. По същия начин оформете и закрепете и останалите цветни листа върху клонките. Не пропускайте да поставите по едно листенце и върху края на всяка клонка – това ще придаде елегантност на вашето „пролетно дърво“. Аранжирайте украсените с листа клонки в подходяща ваза и се любуйте на творението си. Със сигурност се е получил не само много красив цветен акцент за дневната, но и истинско произведение на изкуството, което ще радва цялото семейство.

НАХУТЪТ – ПОЛЕЗНИЯТ ИЗТОЧНИК НА ПРОТЕИНИ

Нахутът, или още познат ни като леблебия, е едногодишно бобово растение, произхождащо от района на Мала Азия и по-конкретно от околностите на библейския



древен град Йерихон. Това е една от най-рано отглежданите от хората култури. Растяща на храст не по-висок от 50 см, леблебията е изключително непретенциозна. Тя издържа на суша и вятър, буря и дъжд и редовно присъства в индийската, турската, пакистанската и латиноамериканската кухня. Два вида нахутени зърна са най-разпространени при готвене – индийските, деси, които са малки и сбръчкани и средиземноморските, кабули, – големи, кръгли и жълти. За по-бързото сваряване на нахута е препоръчително той да престои накиснат във вода от предишната вечер.

Леблебията е добър избор за храна по време на пости, както и за вегетерианци, тъй като е особено засищаща при правилна обработка и не надува допълнително стомаха. Като близък роднина на соята, нахутът също е много богат на ценни растителни белтъчини, което автоматично го прави полезен източник на протеини, необходими на организма за клетъчното възстановяване. Освен, че понижава холестерола, леблебията съдържа цинк, магнезий, желязо и фосфор. Изобилието от витамин Е укрепва имунитета, предпазва сърцето и поддържа здрави кожата и косата. В допълнение нахутът е полезен източник на изофлавонови, които имат естрогеноподобен ефект и потискат образуването на тумори.

КЪРИ С НАХУТ И ЗЕЛЕНЧУЦИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

200г сварен нахут;
1 глава лук;
5 скилидки чесън;
1 чушка;
1-2 моркова;
1 ч.л. кимион;
1 с.л. горчица;
1 с.л. къри;
3-4 с.л. олио;
сол и пипер на вкус.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Загрейте в широк тиган мазнина и запържете нарязаните на дребно лук, чушка и моркови. След като омекнат, добавете предварително сварения нахут и гответе за 2-3 минути. Посолете на вкус, поръсете с черен пипер, къри и кимион. Разбъркайте и добавете лъжицата горчица. След около 1-2 минути снемете от котлона и добавете ситно нарязания чесън.

САЛАТА ХУМУС

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

300 гр нахут от консерва;
2 с.л. сусамов тахан;
сокът на половин лимон;
2-3 с.л. зехтин;
2 скилидки чесън;
сол и червен пипер.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Изсипете всички продукти в блендер или кухненски робот и разбийте до получаването на хомогенна смес, което става за около минута. По желание можете да добавите и къри или парченца от маслини.

МАСКА ЗА ЛИЦЕ С НАХУТ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

2 ч.л. нахутено брашно;
1/4 ч.л. куркума;
3 ч.л. прясно мляко.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

За да си направите нахутено брашно, смелете смелете сухи нахутени зърна в кафемелачка. В подходяща купичка размесете брашното и куркумата. Добавете млякото и разбъркайте добре до получаване на гъста смес. Нанесете маската върху лицето и врата и постоите така 15 – 20 минути. Отмийте с топла вода. Тази популярна маска за лице от Индия прави кожата мека и чиста.

Храната сама говори за своето ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

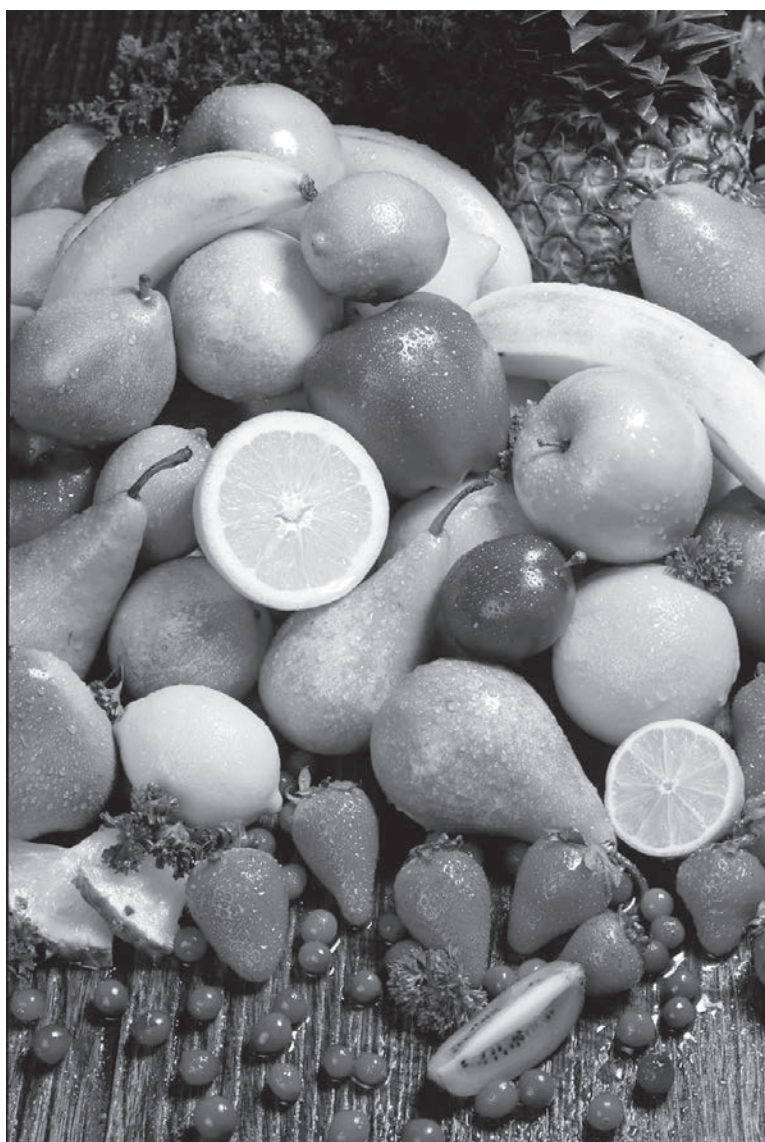
Разрежете един морков и е почти сигурно, че ще припознаете зеница в сърцевината му. В същото време всички ние знаем, че любимият ни оранжев зеленчук повишава циркулацията на кръв в окото, като така подобрява функцията му.

На свой ред забележете, че доматиът се състои от четири отделения, изпълнени с много семенца – точно както сърцето – червено и с четири камери. Науката отдавна се е произнесла – доматиите са изключително полезни за сърдечните процеси. Гроздето, висящо на грозд, също има формата на сърце, всяко зрънце прилича на кръвна клетка. Хапвайки вкусното грозде ние придаваме сила на сърцето си и раздвижваме кръвта.

За подобряване функциите на мозъка е всеизвестно, че орехът е страхотен помощник. Ядката има несъмнената форма на мозъчните полусфери, че даже улейчетата по нея са като копие на мозъчната ни кора.

Патладжанът, крушата и авокадото имат формата на матката, а проучвания са доказали, че приемът на едно авокадо седмично спомага за хормоналния баланс при жените. Предпазва и от тумори, които се развиват в деликатните органи. Любопитен факт е, че за да порасне плод от цвета на авокадото са нужни девет месеца. За доброто състояние на женските гърди се грижат цитрусите. Веществата, съдържащи се в портокали, лимони, помело, грейпфрути, спомагат лимфата да достига по-лесно и бързо до млечните жлези. За благотворен ефект върху яйчниците се препоръчва консумацията на маслини.

Смокините, от своя страна, растат и зреят на дървото винаги по двойки, а с това създават илюзията за мъжките тестиси.



Изследвания доказват неоспоримо, че плодът спомага за увеличаване активността на сперматозоидите, както и тяхната бройка. Според други проучвания със смокини можете да се преодолеете мъжкият стерилитет. Плодове и зеленчуци, които демонстрират големина, са също особено препоръчителни за силния пол. Банани, краставици и тиквички допълват баланса на мъжкото здраве.

Сладките картофи, наречени още батати, могат да бъдат припознати с панкреаса и играят важна роля за изравняване на гликемичния индекс. Главата лук е много подобна на клетката заради слоевете си, защото точно така е построена и най-малката градивна единица на нашето тяло. Лукът е важен, защото премахва непотребните вещества в нашите клетки и им дава възможност да започнат „на чисто“.

ЛЕЧЕБНИТЕ ЗВУЦИ

Нежното почукване на дъждовните капки е чудесно средство да се отървем от напрежението и ежедневните тревоги. Дори когато спим, тялото ни възприема на много фино ниво този успокояващ и деликатен шум, който ни пречиства от натрупаните излишни емоции и въннения.



Хармонията на птичето пеене активира творческата енергия у нас и възбужда въображението ни. Крилатите песнопойци отварят широк път на огромния ни креативен потенциал и оставят чувството, че самата ни мисъл полита към нови висини.

Успокояващото ромолене на вода спомага да достигнем в себе си баланса на нашите намерения. Течащата вода ни помага да се възприемем света по реалистичен и цялостен начин, като се изчистим от напразните и натоварващи очаквания. По този начин бихме могли да бъдем много по-пълноценни във всяко предприето от нас действие.

Тихото и напевно жужене на пчели или други насекоми освобождава енергията ни да се трудим на физическо ниво, например с ръце, с мускули, със сила. Естествените шумове ни правят по-здрави и регулират вътрешните ни потребности да сме едно цяло с природата.

ИЗКЛЮЧЕТЕ ТЕЛЕВИЗОРА АКО ИСКАТЕ ДЕТЕТО ВИ ДА Е ЩАСТЛИВО

Учени от университета в Оксфорд доказаха, че хлапетата, които имат активни занимания като игри на открито или рисуване, вместо да прекарват часове пред телевизора, растат много по-щастливи.



Гледането на телевизия се отразява негативно на малките деца, защото то е пасивно развлечение, при което липсва истинска комуникация. За разлика от това, активните игри са не само по-забавни, но и помагат за развитието на моторните, езикови и социални умения на хлапетата. Рисуването и въобще заниманията с художествено творчество подобряват двигателните способности, а пеенето и разказването на истории развиват речевия капацитет на малките човечета.

Изследването показва, че когато децата се забавляват заедно с родителите си, те се чувстват и много по-щастливи. Не трябва да се забравя, че игрите в забавачницата или детската градина имат различна социална и емоционална стойност от игрите у дома с мама и татко. За да бъде щастливо място един дом, той трябва да подхранва магията на детството, да развива вроденото любопитство на хлапетата към нови знания и умения и най-вече да удовлетворява емоционалните им нужди от обич и внимание. Пасивните занимания у дома като разглеждане на книжка с картинки или зяпане на телевизия не развиват нито някакви умения, нито пораждат особено удоволствие у малчуганите.

Според д-р Лорънс Руп от центъра за изследване на здравето към Оксфордския университет, „малките деца са истински машинки за учене и притежават естественото предразположение към различни активни дейности, които развиват цялостната им личност. В периода от 6-месечна възраст до края на първата година от живота на хлапето разглеждането на книжки с картинки е удачно занимание, но вече след тази възраст детето има нужда от по-активно стимулиране на познавателните способности и въображението, което се постига ако родителите му четат приказки“. Съвместните занимания развиват и така важната емоционална връзка между поколенията.

В хода на проучването, изследователите са установили, че днешните родители все по-трудно намират баланса между времето, отдадено на професионалната кариера и осигуряване на жизнен стандарт на семейството, и времето, посветено на общуване с детето. Въпреки все по-суровите изисквания на пазара на труда и влиянието на икономическите фактори върху материалната осигуреност, младите майки и бащи трябва да отделят време всеки ден, за да играят, четат, рисуват или пеят детски песни със своето хлапе, за да расте то здраво и щастливо.

МЕД ОТ ПОКРИВА НА СВЕТА

Два пъти годишно хората от племето Гурунг в централен Непал потеглят на опасна експедиция за събиране на див мед от най-големите естествени



кошери на пчели, разположени високо по скалите на хималайските върхове. От векове това умение се предава от поколение на поколение.

Ловците на мед използват ръчно направени въжени стълби, с които се катерят по скалите. Местните диви пчели, които са най-големите в света, се прогонват с пушек от кошерите си. Ловците използват специални дълги пръчки, оформени в края с кука, с които придърпват пчелните пити.

Самите естествени кошери са разположени върху отвесни скали с югозападно изложение. Така пчелите се предпазват от хищници и едновременно с това осигуряват пряка слънчева светлина за своите жилища през по-голямата част от деня.

Експедициите за събиране на див мед в централен Непал продължават три дни, като преди потеглянето ловците от племето Гурунг извършват специален ритуал, който има за цел да умилюва боговете на скалите.

ПЪТНИЧЕСКИ ЕКСТРИ ОТ RENFE

Националната железопътната компания на Испания (Renfe) обяви, че съвсем скоро ще започне да продава билети за т.нар. „тихи“ вагони, които ще бъдат обособени в нейните високоскоростни влакове AVE. В тях ще бъдат забранени разговорите на висок глас, използването на мобилните телефони и употребата на уреди (лаптопи, таблети, електронни книги) с прекалено ярка светлина на екраните.

Чрез новата услуга испанският железопътен монополист иска да удовлетвори потребностите на няколко групи свои клиенти. Едните са тези, пътуващи в сутрешните часове и в съливостта си очакват да се радват на тишина и спокойствие, а не на звукови и светлинни дразнители. Другите - пасажерите, които по време на своя воаяж са планирали да отдъхват (било с книга или в съзерцание на пейзажите), да се отпуснат в дрямка или тихо да се посветят на работата си (с преносимия компютър или носената документация).

Според директора на Renfe Хулио Гомес Помар, стойността на билетите за тези вагони няма да се различава от цената на пътуването в стандартните. Предвижда се те да бъдат пуснати по жп касите в периода юни

Испанските железници ще предложат на своите клиенти пътуване в „тихи“ вагони, безплатен Wi-Fi и превоз на багажа от и до дома

- юли тази година, т.е. в разгара на туристическия сезон.

Освен с „тихите“ вагони, от Renfe смятат да погледят пътниците и с още няколко екстри. Дружеството ще започне да предлага и друга дебютна услуга – превоз на багажа на пътниците от врата до врата. Във влаковете-стрели ще се появи и безплатен Wi-Fi. Първите вагони, снабдени с безжичния интернет, ще са тези на съставите AVE, между Мадрид и Барселона. С времето тази услуга постепенно трябва да бъде внедрена във всички композиции на компанията.

Инициативите в полза на клиента са продължение на новата търговска политика на испанските държавни железници. В резултат от нея преди година високите базови цени на пътническите



В испанските влакове-стрели ще се появи и безплатен Wi-Fi



Нова екстра за пътниците на AVE ще е превоза на багажа им от врата до врата

превози бяха намалени между 11 и 27,5 процента. Освен това, чрез разнообразни промотарифи от Renfe въведоха допълнителни намаления, достигащи от 30 до 70 на сто от стандартните стойности на билетите. Ефектът от тези мерки бе рязкото увеличаване

на пътническия поток в експресите AVE. Компанията спечели над 2,8 млн. нови пътници за тях. Общото число на пасажерите скочи с 23,5 процента, запълняемостта на съставите - между 65 и 73 процента, а приходите на дружеството се увеличиха със 7 на сто.

По всичко изглежда, че новите испански жп инициативи, насочени към повишаване комфорта на пътниците, са повлияни от добрия опит на френските държавни железници (SNCF). През последните 2 - 3 години жп монополистът на Франция започна да предлага цял куп от услуги, „глезещи“ клиентите на влаковете-стрели TGV и iDTGV. Дава им се възможност за предварителен избор на обстановката, в която да пътуват (в т.нар. „активна“ (zar) или „тиха“ (zen)

зони, обособени в експресите), както и на меню, с което да се подкрепят по време на пътуването, ако имат желание. Също така могат да се възползват от поръчката на такси от дома до гарата или обратно на преференциални цени. Могат да изберат доставка на багажа им от влака до посочен адрес, както и от наемането на аниматор, който да забавлява и обгрижва децата им по време на воаяжа или на служител, под чийто контрол да са малчуганите, пътуващи самостоятелно.

Всъщност, няма нищо лошо, ако от Renfe са взимали някоя и друга добра френска практика. Та нали в крайна сметка в името на комфорта на пътника всичко е позволено!

Ивайло ПАШОВ



В „тихите“ вагони пътниците ще могат да релаксират или работят пълноценно



... и разговорите на висок глас ще са забранени

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....
Фирма.....тел:.....
Адрес: пощ. код..... гр./с.
Област..... ул./жк.....
№/бл.....вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен №.....тел./факс.....
2. Материално отговорно лице
3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес: София 1000,
ул. Иван Вазов №3
Печатни издания БДЖ ЕАД
За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.