



Политики

CHINA RAILWAY: ПЛАНОВА ЕВОЛЮЦИЯ И СЕРИОЗНА ВЪНШНА ЕКСПАНЗИЯ [на стр. 3](#)

Безопасност

ОТГОВАРЯТ ЛИ ЖП ТУНЕЛИТЕ НА НОВИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ СТАНДАРТИ? [на стр. 4](#)

НОВОТО РАЗПИСАНИЕ С АКЦЕНТ ВЪРХУ КРАЙГРАДСКИТЕ ВЛАКОВЕ

За да се осъществи по-тясна връзка между общинските ръководства, регионалните транспортни центрове и мениджмънтът на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, седмица преди влизането в сила на новото международно жп разписание, по инициатива на дружеството бе организирана среща с представители на местните управленчески структури, с които за последен път се обсъдиха и координираха направените корекции в движението на влаковете през следващата година.

Всъщност работата по изготвянето на едно годишно разписание стартира веднага след като предишното започне да действа. То е резултат от близо дванадесетмесечния труд на специалистите в БДЖ, обясни Ивайло Георгиев, ръководител отдел „Организация на превозите и анализ на графика за движение на влаковете“ в дружеството за пътнически превози. Методиката за разработването му се основава на референтния документ, отразяващ състоянието на железопътната инфраструктура за периода, който новото разписание обхваща, търговската политика на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, техническите ресурси и особености на подвижния жп състав. Процесът е продължителен, защото се налага да си правят много съгласувания на различни нива в страната. През първите два месеца се провеждат консултации с НК „Железопътна инфраструктура“. След това там, в рамките на един месец, разработват още един вариант. Междувременно се организират срещи и в други големи транспортни центрове като Пловдив и Горна Оряховица. До юли се извършват заявки за международните бързи и вътрешни влакове. После предложеният проект се разглежда и отново се предоставя за корекции. Следващата стъпка е представянето му за обсъждане и поправки в областите и общините. Сега за пръв път в София беше организирана още една съвместна среща с тях, за да може по-успешно всички желаниа да бъдат огледани. В обсъдения на нея график обемът на превозите през

следващата година обхваща 20 045 000 влак/километри. Или той е почти същият, какъвто е и в момента, обясни Ивайло Георгиев. В конкретни цифри това означава, че всекидневно у нас ще се движат 14 международни композиции плюс още 10 сезонни. Бързите влакове за територията на цялата страна остават 77 като от тях 4 са със задължителна резервация, а други 2 ще бъдат сезонни. Най-много са крайградските пътнически влакове – 352 и още 143 пътнически. Първите се ползват много интензивно от населението като най-удобното транспортно средство за придвижване до работното място или до учебното заведение.

По време на презентацията участниците в срещата имаха възможността да се запознаят с картата за следващата година, с отразените върху нея отсечки, където предстоят ремонти и ще се налагат временни прекъсвания на движението. По думите на Ивайло Георгиев едно от най-интензивните строителства ще бъде в жп възел София по посока на Драгоман. Там ще се подменят стрелки и други съоръжения, което със сигурност ще създаде транспортни затруднения около столицата.

С влизането в сила на новото разписание се възстановява директното движение между Свиленград - София на международния влак от Истанбул за столицата. Запазва се връзката София - Крайова, която ще се осъществява със сутрешния бърз влак София - Видин и обедния бърз влак Видин - София. По направ-

лението от нашата столица към румънската директните вагони ще се движат само през летния сезон, а през останалото време пътниците ще се прекачват на гара Русе на и от мотриси, които ще се движат по посока Букурещ - Русе - Букурещ.

През летния сезон, в продължение на четири месеца - от юни до октомври, се предвижда запазването на движението на сезонния влак Солун - София - Солун, който ще заминава от столичната централна гара в петък вечерта и ще пристига в Солун в събота сутринта. Оттам международната композиция ще тръгне в неделя вечерта и ще пристигне в София в понеделник сутринта.

При изготвянето на новата транспортна схема е предвидено движението на влаковете в участъците с най-голям брой пътници в работните дни да се осъществява на по-чести интервали или да бъде въведен т.н. тактов график. В сутрешните часове влаковете по направление Перник - София ще се движат на интервал от 20 минути, а в следобедните и вечер композициите от София за Перник ще пътуват през 40 минути. Принципът е същият и в направление Лакатник - Своге - София, където в сутрешните часове движението ще е на интервал от 30 минути, а вечер в обратна посока ще се осъществява на всеки 60 минути.

Между Пловдив и Асеновград се запазва досега действащото разписание – през всеки 60 минути. През толкова време ще могат да се ползват композициите в су-

Забрани

ГЕРМАНИЯ СРЕЩУ ШУМНИТЕ ТОВАРНИ ВАГОНИ



Властите в Германия планират да забранят използването на товарните вагони, които вдигат силен шум по време на движение. Министърът на транспорта и цифровата инфраструктура на федералната република Александър Добриндт лансира виждането за такъв законопроект. Целта на инициативата е да се създадат по-комфортни условия за живот на хората, чиито домове са разположени близо до железопътните линии.

Ако нормативният акт получи одобрението на Бундестага, предстои да влезе в сила през 2021 г. От транспортния съюз

Pro-Rail Alliance (нестопанска организация, насърчаваща жп транспорта, в която членуват еко движения, автомобилни и транспортни фирми) приветстват идеята. От алианса отбелязват, че с нея ще бъдат поощрени и всички жп оператори, които през последните години са инвестирали значителни суми в намаляването на шума на вагоните си.

В същото време от организацията критикуват законопроекта затова, че съдържа изключения, чрез които може да се избягва конфликт със законодателството на ЕС. Ако предложението получи подкрепа и в Германия

ще се въведе всеобща забрана за твърде шумните вагони. Текстовете му допускат при някои обстоятелства железопътните компании все пак да могат да ги използват. Условието обаче е композициите, съставени с тях, да се движат с по-ниски скорости.

От Pro-Rail Alliance смятат, че последното може да доведе до влакови струпвания по определени жп линии, които са предвидени за по-високи скорости на карго композициите. Това пък е предпоставка превозът на товари по тях да стане неефективен и железниците да изгубят позиции в конкуренцията с автотранспорта.

Промени

ХОЛАНДСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ЩЕ СМЕНЯТ РАЗПИСАНИЕТО



Държавните железници на Холандия (NS) планират да увеличат честотата на движение на много от своите влакове през декември 2017 г. Промяната ще засегне композициите, обслужващи повече от основните жп направления в страната. Така например, по маршрутите Амстердам - Утрехт - Хертогенбос - Айндховен и Амстердам - Утрехт - Арнем - Неймеген, вместо сега опериращите две двойки влакове ще започнат да се движат на час съответно по 6 и по 4 двойки.

Мярката е първа стъпка от

програмата High-Frequency Rail, насочена към реорганизация на влаковото движение, за да се постигне такава честота на пътуванията, която да отговаря на очакванията на пасажери-



те. Инициативата ще обхване повечето жп линии в Западна Холандия и някои периферни направления. С нея от NS се надяват да решат и проблема с препълването на пътническите влакове, съществуващ от дълго време по някои железопътни маршрути.

Държавната инфраструктурна жп компания ProRail иска да осъществи редица проекти, за да увеличи пропускателната способност на най-претоварените участъци и гари. Тя планира да изгради трето и четвърто трасе от Утрехт до терминал Хаутен Кастел и Вурден. Възнамерява да модернизира жп мрежата и да реорганизира движението на терминала Утрехт Централ (един от най-важните холандски жп възли), за да се разделят бързите от бавните влакове.

Разработка

Двуетажен влак-стрела на Hyundai



Южнокорейски специалисти разработват двуетажен високоскоростен влак. Това е първият състав на две нива, който се проектира в страната. В осъществяването му са ангажирани експерти, инженери и учени от корейския институт за железопътни научни изследвания KOREA Railroad Research Institute (KRRRI), жп производителя Hyundai Rotem и националните железници Korail.

Hyundai Rotem отговаря за разработката, производството и поддръжката на новия състав, а Korail – за изпитанията му по скоростните жп линии на страната. Институтът KRRRI от своя страна оказва експертна помощ за оценка на ефективността на новия експрес, който трябва да развива скорост от 300 км/ч и да превозва до 1 404 пътници.

Два прототипни вагона се очаква да бъдат произведени и готови за тестове до края на следващата година. Планира се първият корейски високоскоростен двуетажен влак да бъде завършен и готов за експлоатация през 2023 г.

Модернизация

Обновяват нийоркското метро

Транспортните власти на Ню Йорк възнамеряват да реализират мащабна програма за обновяване на подвижния състав на градското метро и за модернизация на метростанциите. Транспортното дружество MTA, което е оператор на метрополитена, планира да придобие 1 025 нови вагона. В това число влизат 750, за които се изисква да имат в краищата си проход, осигуряващ връзка със съседните. Така пътниците ще могат да преминават по цялата дължина на мотрисите.

Проектът предвижда сивите корпуси на новите метро влакове да са боядисани в други цветове – синьо и жълто. В съставите и по метростанциите ще бъде монтирано оборудване за осигуряване на безжичен (Wi-fi) достъп до интернет и цифрови информационни дисплеи. Във вагоните и по пероните ще се установят розетки с USB портове за електрозахранване на мобилни устройства. Освен това в пътническите салони ще се появят и цветни индикатори, предупреждаващи пасажерите за затварянето и отварянето на вратите. Последните са проектирани по-широки (1 475 мм) от тези на сега експлоатираните мотриси (1 270 мм). Всичко това ще гарантира много по-комфортен превоз в метрото на Ню Йорк от когато и да било досега.

До няколко месеца предстои да се обяви конкурс за пилотна модернизация на три метростанции. В него се очаква да бъдат очертани основните тенденции и мерки за обновяване на терминалната инфраструктура. Заедно с тях, в рамките на първия етап от осъществяването на програмата (януари – декември 2017 г.), трябва да бъдат осъвременени 31 метростанции. А във всички етапи е планирано обновяването на над 170 терминала на подземната железница на щатския мегаполис.

Подобряване на осветлението, усъвършенстване на системите за информиране на пътниците и за указание по станциите, монтиране на предпазни прегради по пероните са част от предвидените иновации. В това ще вземат участие компаниите Grimshaw Architects и Arup. За изпълнение на дейностите, нужни за постигане на промените, метростанциите ще бъдат поэтапно затваряни, но за не повече от 6 месеца.

Средствата за закупуване на новия подвижен състав и за обновяване на спирките на метрото вече са съгласувани между MTA и администрацията на щата Ню Йорк. До 2019 г. местната власт ще отпусне за проектите общо 27 млрд. долара.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

CHINA RAILWAY: ПЛАНОВА ЕВОЛЮЦИЯ И СЕРИОЗНА ВЪНШНА ЕКСПАНЗИЯ

Сумарните инвестиции в основните фондове на китайската жп инфраструктура от януари до септември тази година са достигнали 542,3 млрд. юана (80,2 млрд. долара). Това е увеличение на капиталовложенията в сегмента с 10,3 процента спрямо същия период от 2015 г. Държавната жп компания (China Railway) отчита, че през 9-месечието в експлоатация са влезли 1209,9 км нови железопътни линии. По план до края на годината вложенията в строежа на съвременни железни пътища се очаква да надхвърлят 800 млрд. юана (около 120 млрд. долара), а новоизградените жп трасета да прескочат 3 200 км.

От държавните железници на Китай (China Railway) твърдят, че всички предварително набелязани цели в плана за развитие на корпорацията до момента са изпълнени в срок. От януари до септември в страната напълно или частично са били завършени 22 железопътни проекта. Включително високоскоростната жп магистрала Джънджоу – Сюджоу (362 км), на която през юли два влака-стрели се разминаха с рекордни 420 км/ч (117 м/с). Както и междуградските трасета Донгуан (столица на провинция Гуангжоу) – Хойчжоу (провинция Гуандун) и Фошан – Чжаоцин (мегаполиси в провинция Гуандун). Броят на железопътните обекти, чието строителство е започнало в началото на 2016 г. до момента достига цифрата 45.

През януари 2016 г. от China Railway анонсираха, че през настоящата година ще отделят за построяването на нови жп трасета 123 млрд. долара. Повечето от тях се изпълняват в западната част на Китай, където се намират по-слабо икономически и транспортно развитите региони. През отчетените девет месеца са завършени и редица започнати по-рано проекти.

Сред тях бе и една ключова жп комуникация – високоскоростната магистрала Джънджоу – Сюджоу (362 км), която свързва централна провинция Хънан с източната Цзянсу. Нейният строеж започна през декември 2012 г., а пробната експлоатация - през април 2016. Тя бе официално открита на 10 септември т. г., има 9 гари по маршрута и е предвидена за влаково движение със скорост до 300 км/ч. Появата ѝ даде възможност регионите в делтата на река Яндзъ (в т.ч. и на най-големия китайски град – Шанхай) и тези от Централен

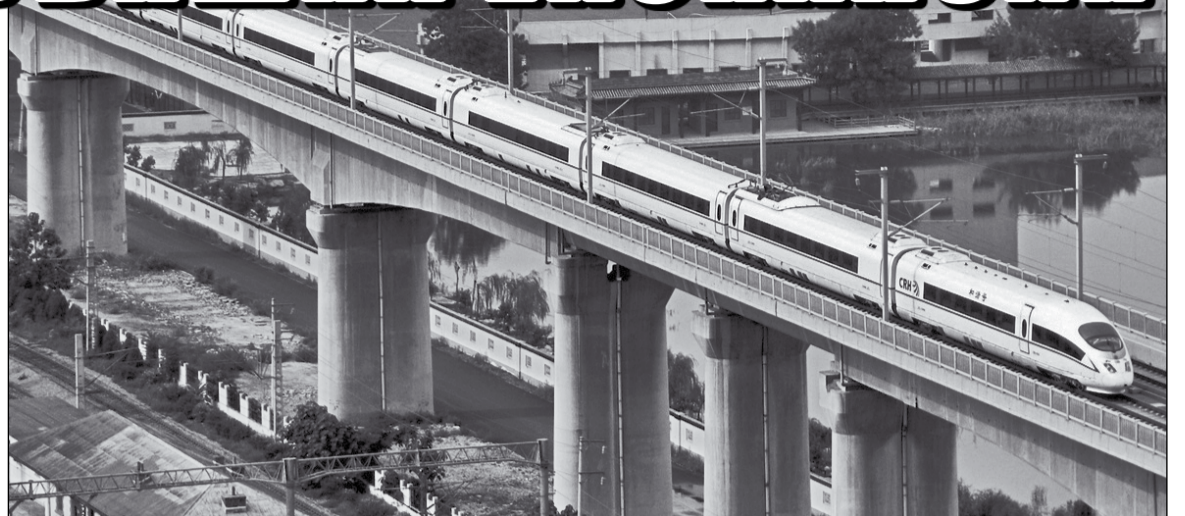
Китай за първи път да бъдат свързани с високоскоростен експрес. Сега по нея оперират 55 високоскоростни влака CHR.

Новата линия има връзка с останалата скоростната жп мрежа на Поднебесната империя и позволява на пътниците да достигат по-бързо до редица ключови мегаполиси. Така например от Шанхай до Джънджоу и до Сиан вече може да се пътува съответно за 4 и 6 - 7 часа, вместо за досегашните 6 часа и 47 минути и 10 часа и 50 минути. Чрез използването ѝ значително се съкращава времето за път и от Северозападен до Източен Китай.

С въвеждането в строя на жп линията Джънджоу – Сюджоу дължината на китайските високоскоростни железни пътища надхвърли 20 000 км. Припомняме, че в края на миналата година дължината на активно използваните жп трасета в страната достигна 121 000 км, от които малко над 19 000 км са скоростни. Още около 10 000 км нови линии за влакове-стрели се изграждаха. Това превърна страната в най-развитата високоскоростна железопътна мрежа в света.

Според утвърдената от Пекин програма за развитие на железниците до 2020 г. конвенционалната и скоростната жп мрежа трябва да "порастват" съответно до 150 000 км и 30 000 км. До тогава китайското правителство планира да финансира изграждането на нови жп линии с общо 577 млрд. долара.

До 2025 г. общата дължина на мрежата от железопътни линии на Китай се предвижда да стигне до 175 000 км. От тях близо една четвърт се очертава да са скоростни жп магистрали. Очаква се маршрутите за влакове-стрели да са над 38 000 км – т.е. заложено е да бъдат удвоени спрямо



статукото от 2015 г.

В още по-дългосрочна перспектива (след 2030 - 2040 г.) най-голямата азиатска държава предвижда да разполага със система от жп линии от около 200 000 км. От тях делът на високоскоростните ще наближава една четвърт - около 45 000 км. Когато това бъде реализирано се очаква железните пътища на китайските железници вече да са обхванали всички градове на територията на страната с население над 200 000 жители. Мегаполисите и средно големите населени места (с над 500 000 души), пък трябва бъдат свързани помежду си чрез мрежата от скоростни жп магистрали... Любопитно е, че планирането на транспортните власти стига дори още по-далеч в бъдещето. Според разчетите им през 2050 г. общата дължина на жп коридорите на най-голямата азиатска държава трябва да е... 270 000 км.

Чрез ударното разширение на железопътната мрежа – и най-вече на скоростната – властите на Поднебесната империя решават важни национални икономически, транспортни и демографски проблеми. Така от една страна се насърчава развитието на промишлеността и строителната индустрия. От друга - се стимулира развитието на бизнеса в регионите и се създават предпоставки за спиране на икономическата миграция на населението към големите градове.

Паралелно с това небивал подем бележи китайският железопътен експорт. Корпорацията CRRC (China Railway Construction Corporation) - най-големият производител на подвижен жп състав в Китай е увеличила двойно поръчките си зад граница през първата половина на 2016 г. Общо сключените от компанията договори за износ на жп продукция възлизат на 14,88 млрд. юана (2,24 млрд. долара). В сравнение с аналогичния период от миналата година продажбите ѝ са скочили със 126 процента.

Голяма част от спечелените договори са за метро мотриси. CRRC победи в конкурс за доставка на 846 моторни и прикачени вагони за метрополитена на Чикаго – рекордна поръчка за пазар, на който китайския производител стъпи наскоро. Освен това транспортните дружества, управляващи подземните железници на тайландската столица

През 2015 г. китайските скоростни влакове са превозили 961 млн. пътници



Общата дължина на китайската скоростна жп мрежа надхвърли 20 000 км



Банкок и на индийската ѝ заявиха съответно 95 и 76 единици подвижен състав. Сред нейните по-крупни контракти е и този за 56 дизелови локомотива за железниците на Кения.

Приходите на базирания в Пекин жп гигант за първото полугодие на 2016-та са достигнали 94,2 млрд. юана (13,64 млрд. долара). Тоест налице е ръст от 1,04 процента спрямо аналогичния миналогодишен период, а чистата печалба на корпорацията се е увеличила с 2,04 на сто - до 4,79 млрд. юана.

За постигане още по-големи успехи, в търговската експанзия по света, CRRC реши да обедини сили с канадския си конкурент Bombardier Transportation. В края на септември т.г. двете компании подписаха договор за стратеги-

ческо партньорство. Документът предвижда съвместно участие в конкурси, провеждани в трети страни. На практика това е знакова градация на тясното сътрудничество, започнало между двете компании още през 1998 г. Заедно те могат да предложат много по-широк спектър от решения в областта на жп превозите и доста конкурентни цени.

Bombardier Transportation и CRRC имат редица примери за успешно коопериране. Три от шестте съвместни предприятия на канадския концерн в Китай са създадени в партньорство с China Railway Construction Corporation. В тях са произведени и доставени на китайския пазар над 3 000 високоскоростни пътнически вагона и повече от 2 000 метро вагона.

Ивайло ПАШОВ



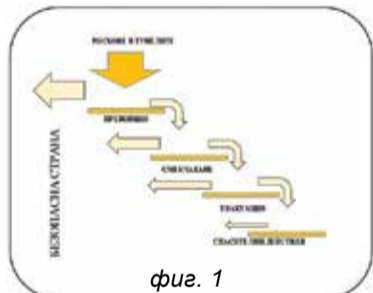
В Китай се строят 10 000 нови линии, които ще увеличат дължината на настоящата жп мрежа от 121 000 км

ОТГОВАРЯТ ЛИ ЖП ТУНЕЛИТЕ НА НОВИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ СТАНДАРТИ?



Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) по отношение на безопасността в железопътните тунели в трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система се изготви от Европейското обединение за оперативна съвместимост в железопътния транспорт (AEIF). С решение на Европейската комисия тя е в сила от 1 юли 2008 г. Благодарение на нея се хармонизират мерките за безопасност и техническите правила, прилагани в момента, за да се даде възможност за съвместимост и да бъде предложен сходен подход към безопасността и предприеманите мерки, които я гарантират на пътниците в цяла Европа.

Техническата спецификация се прилага в новите, рехабилити-



раните и подобрени подсистеми като обхваща инфраструктурата, енергетиката, контролът и управлението, експлоатацията, подвижния състав. ТСОС „Безопасност в железопътните тунели“ включва всички части от железопътната система, които имат

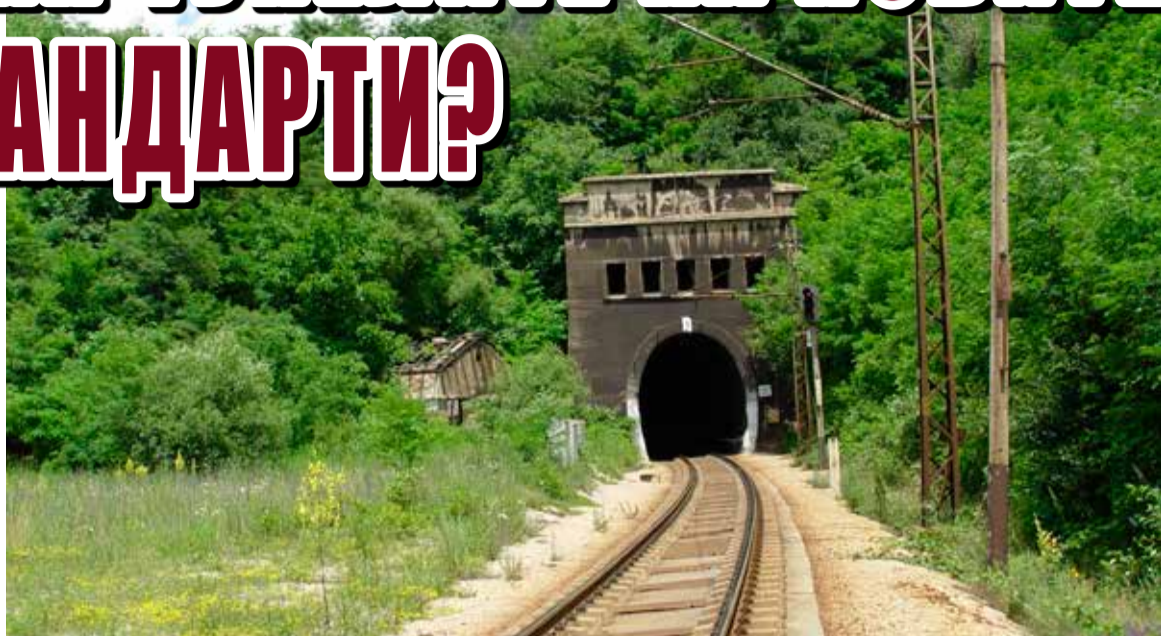


отношение към сигурността на пътниците и влаковия персонал в железопътните тунели по време на движение. Защитната линия за повишаване на безопасността в тунелите включва четири последователни действия - превенция, намаляване на риска (смекчаване), евакуация и спасителни

мерки (фиг. 1). Най-големи усилия се полагат в областта на първите две. Мерките за безопасност се комбинират така, че остатъчният риск да бъде максимално минимизиран.

Възможните (специфични за тунелите рискове) са показани на фиг. 2.

НК „Железопътна инфраструктура“ поддържа и експлоатира 148 тунели с обща дължина 44 734 м по жп линии с междурелсие 1 435 мм и 41 тунела с междурелсие 760 мм, чиято дължина е 3 068 м. Поради планинския характер на значителна част от територията на България те са разположени почти на всички магистрални,



профил с главни габаритни размери - височина Н=5,40 м и максимална широчина 5,00 м. Тунели с такова напречно сечение се експлоатират по 4-та

Таблица 1

Дължина на тунела	Бр	%
10-100	61	32
100-200	57	31
200-300	35	19
300-500	19	10
500-1000	11	5
1000-6000	6	3
ОБЩО	189	100

главни и второстепенни жп направления. В зависимост от дължините им са систематизирани в следващата таблица 1.

Преобладаващата част от тунелите (над 63%) са със сравнително малка дължина - в порядъка до 200 м. Тунелите, дълги между 200 и 500 м са приблизително 29%, а тези над 500 м са около 8 %. Ситуационно са разположени в прави или в криви с минимални радиуси от порядъка на: 270 - 275 м за линии с междурелсие 1 435 мм и 60 - 70 м за линии с междурелсие 760 мм.

Габаритните размери на напречните сечения на съществуващите железопътни тунели зависят от времето, когато са изградени. Практически от 1888 г. до 1959 г. при проектирането и строителството са възприемани различни по форма напречни сечения, които предимно са съобразени с вида на тягата и прогнозните размери на подвижния състав, който се движи в този период. От 1892 г., когато е проектирана и строена линията София - Роман, до 1929 г. е приет и прилаган напречен

линия, между Горна Оряховица и Дъбово и Димитровград - Подкова, по 6-та линия София - Волуяк - Перник разпределителна и по 7-ма линия. Характерно за този тип напречен профил са габаритните ограничения, които засягат, както инсталациите (например контактната мрежа), така и по безопасните странични пространства. Те оказват значително влияние в криви с малки радиуси ($R \approx 270 - 300$ м), при които разстоянието от оста на коловоза към външната страна на кривата се намалява до 195 см.

Приблизително същите са характеристиките и за тунелите, строени или реконструирани между 1929 г. и 1959 г. При този профил главните габаритни размери са височина Н=6,00 м и максимална ширина 5,20 м. В тях малко по-добри са условията за разполагането на контактната мрежа. Тунели с такова напречно сечение се експлоатират по 3-та линия София - Карлово, 4-та, 5-та линия Благоевград - Кулата и по още няколко направления.

От 1959 година, когато страните членки на ОСЖД започват

да прилагат строителния габарит 1-СМ за пропускането на подвижен състав 1-ВМ, в железопътния транспорт на България е възприето ново напречно сечение на тунелите с главни габаритни размери височина Н=6,60 м и максимална широчина 6,00 м. Резултатите от прилагането на профила се характеризират с няколко положителни моменти. Постига се оптимална височина от 6 м на наставката за електрифицирани жп линии. С около 0,8 м се увеличават страничните свободни пространства за всяка страна. По различно време с този профил са построени или разширени всички тунели по 2-ра жп линия София - Мездра и 42-ра жп линия, както и някои от разположените по 4-та и 6-та жп линии. Служебните пътеки и нишите за укриване в съоръженията със светли напречни сечения 5,40/5,00, 6,00/5,20 и 6,60/6,00 като правило се разполагат от едната страна на тунела.

През 2008 г. във връзка с решението на Европейската комисия в НКЖИ се създава работна група, в която са включени специалисти от всички служби, отдели и поделения на централно и регионално ниво. Основните задачи, които ѝ се поставят са свързани с проучване на всички съществуващи тунели по железопътните линии с междурелсие 1435 мм. и по-дълги от 500 м. Извършва се и инспектирането им на място. За да се гарантира максимална безопасност специалистите трябва да определят и специфичните мерките, които превантивно ще се предприемат и смекчаване риска във всеки един от тунелите. В задълженията им влиза и ориентировъчна оценка на необходимите финансови средства за подготовката и

изпълнението на проекти, според изискванията на ТСОС. Също така изготвят дългосрочна програма за изпълнение на мерките, свързани с нея до 2020 г.

Превенцията и намаляването на рисковете по отношение на тунелите, от гледна точка на подсистема „Инфраструктура“, обхващат редица аспекти от специфичните опасности, посочени на фиг. 2. В тази връзка мерките за превенция, които засягат железопътната инфраструктура се следните:

- В зависимост от конкретните теренни условия трябва да се определят, проектират и изпълнят пътните подходи за евакуация и достъп на пожарни и аварийно-спасителни екипи;

- Да се посочат площадките за евакуация;

- Да се изсянат източниците за осигуряване на необходимите водни количества в случай, че избухне пожар като всичко тава задължително се съгласува с компетентните органи на централно и регионално ниво;

- Да се уточнят възможностите за осигуряване на автономно електрозахранване в тунела и площадките за евакуация;

- Проектиране и изграждане на евакуационно осветление над пътеките за евакуация;

- Поставяне на парпети по пиедритата на тунела от страна на пътеките за евакуация;

- Монтиране на указателни табели по пиедритите от страна на пътеките за евакуация, насочващи към изходите;

- Обозначаване с бяла боя по ръбовете на преходните кампади (секции), т.е там където се намалява габарита на пътеките за евакуация.

инж. Георги Митовски
(Следва)



Тунел 9 Зли Дол страна Клисурса

НОВОТО РАЗПИСАНИЕ С АКЦЕНТ ВЪРХУ КРАЙГРАДСКИТЕ ВЛАКОВЕ

От стр. 1

трешните и следобедните часове по направление Димитровград - Първомай - Пловдив. За участъка Пловдив - Септември ще се запази досега действащата схема в сутрешните часове, а в следобедните влаковете ще се движат на интервал от 40 минути.

Голяма част от направените промени са съобразени именно с постъпили предложения и молби от страна на общините и областните управи, друга част – с обосновани искания на редовни клиенти, а трети – са свързани с повишаване рентабилността на превозите и ефективното използване на съществуващия подвижен състав, заяви Георгиев. На самата среща, от представители на общинските ръководства в Дряново, Бойчиновци, Дупница, Брусарци и други по-малки населени места, бяха формулирани и някои нови искания за промяна на часовете за тръгване или пристигане. Във връзка с това Димитър Костадинов, управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД подчерта, че ръководството на дружеството в по-голяма част от случаите е отговаряло адекватно на такива заявки, но те трябва да се правят по-рано, а не пет – шест дена преди да започне да действа новият график. Защото всяка една корекция трябва добре да се оглежда, тъй като рефлектира върху много други направления и жп връзки. За да се удовлетворят всички предявени нужди на хората трябва да има много по-голяма наситеност при регионалните влакове, което на този етап, поради свития ресурс на подвижния състав няма как да стане. Освен това транспортирането е тясно обвързано със състоянието на жп мрежата, където ремонтите и през следващата година са



Димитър Костадинов: „Най-големият проблем при изготвянето на графика е превозът от малките населени места до регионалния център.“

доста интензивни. Най-големият проблем при изготвянето на графика е превозът от малките населени места до регионалния център, заяви Димитър Костадинов. Въпреки технологичните затруднения през 2017 г. няма да има железопътни участъци, в които да е преустановено обслужването с жп транспорт, добави той, уточнявайки още една много важна подробност. Около 11 лв. е средната себестойност на един пътник при усреднено разстояние 70 километра. Но има отсечки, където тази сума скача до 110 – 120 лв., защото дневно по тях се движат не повече от десетина човека. „Парите за това идват от всички нас – данъкоплатците“, подчерта управителят на дружеството за пътнически превози. По думите му много по-рентабилно е за толкова малко пътници да се осигуряват маршрутките, а ограниченият жп ресурс да се насочи там, където пътничекото потокът е интензивен.

Стана ясно, че от следващата година единствено междуна-

родните влакове намаляват. По решение на руската жп администрация спират влаковете, които пътуваха между София и Москва, а през лятото и до черноморските ни курорти Варна и Бургас. Костадинов съобщи, че тази транспортна политика, която руснаците провеждат, не се отнася само до България, но и до много други европейски държави. Поради неефективност отпада и влакът, пътуващ през втория Дунав мост поради неефективност. Но се запазват международните бързи композиции до Белград.

Задължениостта на дружеството продължава да намалява, затова след Нова година започва осъществяването на разширена инвестиционна програма, която включва ремонт на недостигащите локомотиви, вагони и моториси. За последните се чувства най-голям глад, тъй като те се експлоатират предимно за регионални нужди, където търсенето на пътнически услуги е най-силно.

Мая Димитрова



Участъци с продължителни ремонти



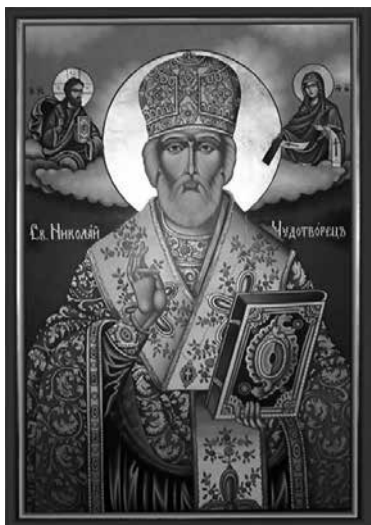
Влакове с алтернативни маршрути във връзка с изпълнението на ремонтни дейности



Възстановяване на движението по готовите отсечки

Представител на местната администрация поставя конкретни въпроси





На 6-и декември се празнува един от големите български празници, посветен на Свети Николай, Мирликийски Чудотворец. Той е покровителят на моряци и банкери. Нещо повече: ако небесните мънии се падат на свети Илия, а подземният свят - на арх. Михаил, то средната част, пространството между земята и небето, е частта на св. Никола. Според народните вярвания

НИКУЛДЕН

свещецът причинява морските бури и урагани. Когато е сърдит, той пуска силни ветрове, разлюлява морето и потопява корабите и лодките. Ето защо нашият народ казва, че на Никулден всички гемии спират да се движат, за да се отдаде нужната почит към светеца-покровител.

У нас по традиция на Никулден рибарите приключват с есенно-зимния риболов. Последният улов се принася в жертва на светеца. Мореплавателите и рибарите и техните семейства участват в тържествената църковна литургия, след което устройват общи празнични трапези, посветени на св. Никола.

Всяка българска къща му посвещава курбан, задължително рибен. По традиция рибата е шаран. Кръстецът - костица от главата на шарана, се зашива в шапките на децата, за да ги предпази от уроки и „зли очи“.

При приготвянето на традиционното рибно ястие, се внимава да не паднат люспи от рибата на земята - на лошо е.

Освен рибник, за никулденската празнична трапеза жените приготвят специални обредни колаци, познати с названията „богов хляб“, „боговица“, „никулденски кравай“, „свещец“. Често хлябовете се украсяват пластично, като върху тях от тестото се моделират образът на светеца или неговият кораб. Преди да започне тържественото угощение рибникът и погачата се прикадват от най-възрастния представител на семейството и рода. Част от обредната храна се раздава из махалата за здраве и за да „пази свети Никола моряците и рибарите от бед и корабкрушения“.

На Никулден празнуват: **Никола, Николай, Николина, Ненка, Нина.**

ТОП 5 НА НАЙ-ВАЖНИТЕ ЗА ОРГАНИЗМА ХРАНИ И НАПИТКИ

Каквото и да си говорим ние ежедневно затормозяваме нашия организъм с начина на живот и хранене. Това дава отражение върху външния ни вид, здравето и тонуса. С предстоящите празници, почти всеки ще прекали с храната и ще затормози функциите на черния дроб и други важни органи. Все пак, обаче има някои храни, които помагат за възстановяване на нормалния ритъм на живот и здраве.

Ето кои са те:

1. **Чесън** - той спомага за активизирането на важни ензими, които подпомагат изчистването на токсините. Освен това има антиоксидантно действие и противогъбични свойства. Съдържанието му на аргинин пък дава сила и живец на организма. Хапвайте по две скилидки чесън дневно.

2. **Кафе** - има важни свойства за понижаване на риска от чернодробни заболявания и действа за нормализиране на кръвното налягане. Кафето действа тонизиращо и ободряващо, и може да бъде полезно само, ако се консумира в норма. Едно до две кафета дневно, като



е препоръчително да ги пиете без добавки като мляко, захар или други подсладители.

3. **Авокадо** - Това е една от суперхраните, защото дава на организма голямо количество от необходимите мазнини, витамини и минерали. Филтрира вредните вещества и защитава клетките от увреждане. Авокадото е подходящо да се яде самостоятелно, в салата или в ястие.

4. **Куркума** - Тази вълшебна подправка намалява количеството на свободните радикали и вредата от нестабилните молекули. Освен това куркумата

действа като естествен детоксикатор и нормализира теглото като спомага за разграждането на излишните мазнини. Овкусявайте вашите ястия с куркума, за да ви е вкусно и да сте здрави.

5. **Грейфрут** - Той спомага за отмиването на токсините от тялото и предпазва клетките. Високото съдържание на витамин С действа антибактериално и противогрипно. Този плод е подходящ и за домашни разкрасителни процедури за лице, коса и тяло. Пийте всеки ден по една чаша сок от грейфрут или хапвайте в плодова салата.

КИСЕЛОТО ЗЕЛЕ



Суровото кисело зеле е отлично старо и утвърдено средство при възпаления на стомаха и червата, както и при диарии (даже и при такива, причинени от лечение с антибиотици). Куриозното е, че самите млечно-кисели бактерии имат противомикробно действие, тъй като влияят благоприятно на чревната флора в полза на полезните чревни бактерии, а пречат на растежа на болестотворните организми. Те произвеждат продукти на

обмяната на веществата, които са отровни за другите бактерии - това е истинска вътрешно-бактериална война, при която ние сме печелещият трети. Достатъчно е 2-3 седмици да ядете по 200 г кисело зеле дневно, като го дъвчете добре, за да се отървете от стомашни проблеми.

Суровото кисело зеле може да подпомогне организма в борбата срещу рака. Бактериите на млечната киселина активират имунната система, а по този начин и съпротивата срещу тумори. Киселото зеле предлага особено ефикасна защита срещу рака на дебелото черво. И тук важна роля играят бактериите на млечната киселина заедно с биоактивните вещества на пряното (неферментиралото) зеле, които сами по себе си са

ценно противораково средство. Те намаляват превръщането на първичните галенови киселини във вторични - в онези съединения, които се смятат за силни стимулатори на туморите.

Суровото кисело зеле, приготвено на салата, е много вкусно и е най-здравословно. Ако искате да сготвите кисело зеле, не го варете повече от 20-25 минути. Не го мийте преди това с вода, в противен случай ще отмиете много биоактивни вещества. Ако купувате кисело зеле, търсете такова от утвърдени екопроизводители. Там то не е пресолено и е с по-малко нитрати.

Бактериите на млечната киселина като живи организми могат да развият активната си дейност само в свежо кисело зеле. Киселото зеле в консервни кутии или буркани е стерилизирано и вече не съдържа живи бактериални култури.

Никулденски шаран



Необходими продукти:

1 шаран (около 2 - 3 кг)
2 глави лук
1 стрък праз
1 ч. ч. бяло вино
1 морков
4 с. л. олио
магданоз
девесил
копър
лимон
черен пипер
сол

и девесил, с малко черен пипер и сол. Налива се 1/2 ч. ч. вода, задушава се 5 мин. и се оттегля от котлона.

Празът се нарязва на големи парчета (около 10 см). От тях се приготвя канапе, върху което да се постави напълнен шаран.

Рибата се почиства добре, осолява се, пълни се с пълнката и се зашива. Внимателно се поставя върху канапето, залива се обилно с бяло вино и се покрива с резени лимон.

Пече се в предварително загрята до температура 180 градуса фурна около 30-40 мин.

Начин на приготвяне:

Лукът и морковът се нарязват на ситно и се задушават. Подправят се със ситно нарязаните копър, магданоз



Сарми с кисело зеле

Необходими продукти:

1 кисела зелка
500 г кайма (свинско и телешко месо)
1/2 ч. ч. ориз
250 г кромид или праз лук
1/2 ч. ч. олио
черен пипер
чубрица
лют червен пипер
сол

зелето, като се изрязва твърдата им част. Каймата се избърква с малко вода, ориза, ситно нарязания лук, черен и червен пипер, чубрица, сол. Завиват се сармите и се нареждат плътно една до друга в тенджерата, чието дъно е покрито със зелени листа или малко скълцано зеле. Ястието се залива със зелен сок, олио и вода, притиска се с чиния и се вари около два часа на тих огън.

Начин на приготвяне:

Подготвят се листата от



8 НЕЩА, КОИТО УМНИТЕ ХОРА НИКОГА НЕ РАЗКРИВАТ ЗА СЕБЕ СИ НА РАБОТНОТО МЯСТО

Споделянето на правилните аспекти от живота с колегите, при това по правилния начин, може да е същинско изкуство. В един момент може да си мислите, че разкриването на някакъв факт за вас самите ще свали бариерата и ще спомогне за сближаването ви. С течение на времето обаче се оказва, че сте допуснали грешка.

Естествено, не може да изградите силна професионална мрежа, без да разкриете живота си пред своите колеги. Уловките обаче са много и често могат да бъдат пагубни за кариерата ви.

Емоционално интелигентните умеят да преценяват отлично хората срещу тях и знаят кои неща трябва (и не трябва) да разкриват пред колегите си.

Кои са те?:

1. Вашите политически убеждения

Политическите убеждения често са здраво обвързани с идентичността на хората. Трудно е да ги обсъждате, без това да доведе до някакъв инцидент. Спор от подобен род може бързо

да промени иначе положителното мнение, което някой си е изградил за вас. Естествено, различните хора се отнасят към политиката по различен начин. Натрапването на вашите убеждения обаче може бързо както да впечатли някого, така и да го подразни. Изслушвайте другите в подобни ситуации, но не изразявайте мнение по въпроса, тъй като и най-дребното противоречие може да доведе до конфликт.

2. Мнението, че някой е некомпетентен

Винаги ще има некомпетентни хора около вас. Най-вероятно всеки знае кои са те. Ако не можете да им помогнете да се развият, или нямате правомощието да ги уволните, то тогава няма да спечелите нищо, ако разгласявате тяхната несръчност. Напротив – в очите на останалите подобно поведение ще изглежда като нелеп опит да се представите в по-добра светлина.

3. Колко пари изкарвате

Родителите ви може и да искат да чуют колко пари изкарвате всеки месец. Колегите

ви обаче – не. Подобни теми винаги довеждат до негативни емоции. Невъзможно е заплатите да се разпределят така, че да са справедливи за всеки. Ако разкриете вашата пред колегите си, те незабавно ще започнат да се сравняват с вас. Всичко, което правите, ще се отчита против вашия доход. Може и да звучи изкушаващо да споделите информация за заплатите си със свой колега. Веднъж щом го направите обаче, нещата между вас никога няма да са същите.

4. Че мразите работата си

Последното нещо, което някой ваш колега иска да чуе, е колко много мразите работата си. Това ви окачествява като негативен човек, който не е отборен играч. Нещо повече – сваля морала на групата. Шефовете бързо разпознават тези личности, а както знаем – никой не е незаемим.

5. Какво се случва в спалнята ви

Без значение дали сексът е божествен или напълно отсъстващ, тази информация няма място в офиса. Подобна информация



може и да накара някой да се засмее, но често кара хората да се чувстват неудобно. Дори може да засегнете своите колеги. Пресичането на тази линия ще ви спечели незабавно негативна репутация.

6. Какво си мислите, че някой друг прави в спалнята

111 % от хората в офиса ви не искат да знаят, че вие си мислите, че те са истински тигри в леглото. Няма по-добър начин да уплашите някого, като му кажете, че разсъждавате над любовния му живот. Крайно неуместно е и да спекулирате за сексуалната ориентация на ваш колега. Дори индиректни коментари като „О, колко е хубаво да си отново младоженец“ може да ви представи в негативна светлина.

Дръжте подобни мисли за себе си.

7. Колко диви сте били

Вашето минало разкрива

доста за характера ви. Това, че сте правили нещо изключително странно или тъпо преди години, не означава, че колегите ще ви повярват, че изведнъж сте се променили, при това към добро. Някога сте пиели алкохол всеки ден, откраднали сте нещо дребно, шофирали сте пияни, тормозили сте животните на село? Нито едно от тези неща не говори добре за вас днес.

8. Че търсите работа

Има ли нужда от коментар? Веднъж щом разкриете подобна информация пред колегите си, никой няма да иска да си губи времето с вас. Да не говорим, че може и да не успеете да си намерите нова работа. Какво правим тогава? Най-добре изчакайте, докато сте сигурни, че ще ви наемат, преди да разкриете това пред настоящите си колеги. В противен случай не ви чака нищо хубаво.

НАЙ-ДОБРИТЕ КУЛИНАРНИ ДЕСТИНАЦИИ



Гърция



Индия

Всяка страна има свои традиционни ястия, с които впечатлява жителите и гостите си.

Има много претенденти за „страна с най-добрата храна“, но определено всеки човек има различни фаворити и предпочитания. Сигурно сте чували израза „кулинарен туризъм“. Има хора, които обичат да обикалят света, само за да опитват нови и нови вкусотици – може би сте част от тях, или познавате някой, който е.

Foodpanda направи проучване сред гастрономи кои са държавите с най-вкусна храна.

Италия - Определено фаворит се оказва романтичната европейска страна, в която можем да хапваме най-вкусните пица, паста и сладолед на света.

Франция - Фуа гра, топло

изпечена багета, ароматни пилешки късчета и кроасаните са само малка част от нещата, които ни връщат във Франция.

Индия - Индия е страната на подправките. Всичко, което бихме консумирали там, обикновено е много ароматно и вкусно.

Япония - Традиционната кухня на Япония се основава на ориза и супа мисо. Сушито е нещото, което привлича всеки любител на суровата риба и ориза, приготвени в японски стил.

Испания - Испанската храна е колоритна, ароматна, вкусна. Гаспачо, паеля, мариенда и много танци винаги ни очакват там.

Мексико - Мексиканската кухня е взела много от испанската, но се получава в много по-лют вариант. Там чилито е

на почит и присъства във всяко ястие.

Гърция - В „страната на боговете“ ще се насладите на истинско изобилие от добре приготвена морска храна. Калмари и октопод с малко дзадзики ще направят почивката ви много приятна

Тайланд - Тайландската храна определено не за е всеки вкус и европейците не са й големи почитатели, но все пак събира достатъчно много гласове, за да влезе в топ 10.

Китай - Китайската храна съчетава сладкото и киселото. Това е една от най-любимите чуждестранни кухни и у нас.

САЩ - Това е страната на бургерите и пържените картофи, които определено имат своите фенове из света.



Италия



Япония

“САМО ОЩЕ 5 МИНУТИ” НА АЛАРМАТА СУТРИН Е ВРЕДНО

Усилията за развитие често се фокусират предимно върху това как да се постигнат дългосрочни цели в кариерата. Краткосрочни успехи обаче, също са от решаващо значение. Те са етап от подготовка на следващия ви голям ход и в крайна сметка са в основата на постигането за дългосрочните ви стремежи. Както всеки друг процес и този подлежи на оптимизиране.

Ето три полезни стратегии за постигане на желаната кариера в по-кратки срокове:

1. Възползвайте се от силните си страни

Правете повече от това, което правите най-добре. В началото на една кариера има смисъл да се опита по малко от всичко. Така трупате опит, ставате мултифункционален кадър (категория, която все повече ще се цени) и имате възможност да поработите върху слабите места в професио-

налното ви представяне, да ги отстраните или да ги подобрите, така че в един момент да можете да се фокусирате повече върху силните си качества.

2. Укрепвайте вашата „марка“

Изберете дейности извън работата, които отговарят на това, което искате да постигнете. Работата по доброволни проекти е добър вариант за реализирането на тази стратегия. Придобиването на широк опит в различни области повишава още повече вашия капацитет като професионалист.

3. Създайте си условия за успех

Обградете се с хора, които вършат работата си добре. Хората, които имат общи ценности и цели могат да споделят това, което те знаят, за да инвестират в отношенията си с другите, а това е полезно за вас.



ПОЩЕНСКОТО МЕТРО НА ЛОНДОН ЩЕ СТАНЕ МУЗЕЙ

Специалната подземна товарна железница на британската столица ще бъде възродена 14 години след закриването ѝ



Подвижният състав се обновява и допъква през годините.

Вероятно малцина знаят, че в продължение на 76 години под британската столица е функционирала специална подземна пощенска железница - London Post Office Railway (наричана още Mail Rail). Чрез нея между пощенските станции в града активно са се превозвали писма и пратки до 2003 г., когато е закрыта по икономически съображения. До година обаче тя отново може да бъде възродена, но вече като клон на националния пощенски музей в Лондон.

Идеята за създаване на подземна система за превоз на поща възниква през 1911 г. Лансират я инженерите на лондонската пощенска служба, които търсят алтернатива на все по-несигурните наземни пощенски превози. Това се налага, тъй като нарастващите задръствания в центъра на британската столица стават причина за неприемливи закъснения на кореспонденцията, транспортирана с автомобилите на кралските пощи.

По това време подземни товарни железници току-що са открити в Чикаго и в Мюнхен. Американската се използва за превоз на товари, колети и писма, въглища, пепел и изкопни материали от и централния бизнес район на Града на ветровете. Германската (с

дължина на линията само 450 м) пък служи единствено за трансфер на пощенски материали между мюнхенската Централна гара и близкия пощенски клон. Тези карго метрополитени правят впечателение на представителите на Royal Mail и те решават да построят подобно съоръжение и в столицата на Обединеното кралство.

Изграждане на Mail Rail започва през февруари 1915 г. Две години по-късно строителните дейности са временно спрени заради участието на Великобритания в Първата световна война и недостига на работна ръка и материали. Възобновени са едва през юни 1924 г., като във вече прокопаните тунели започна полагане на релсовите пътища и монтиране на цялото необходимо оборудване: подземници, пощенски конвейери и т.н. През февруари 1927 г. във вече завършеното пощенско метро започват да се провеждат изпитания. Те са успешни и непосредствено преди Коледа системата е пусната в експлоатация. Първите превози на товари са коледни подаръци и писма с поздравителни картички.

Линиите на създадената теснолинейна (610 мм ширина) пощенска подземна железница имат дължина 10,5 км. По-голямата

част от тях са прокарани през тунел с диаметър 2,75 м. Той е прокопан на дълбочина между 15 и 21 метра под повърхността и свързва източната и западната част на столицата на Албиона. По маршрута са разположени 8 малки метростанции, всяка от които се намира под клон на Royal Mail. На терминалите са разположени диспечерски център, контролен пункт с електрическа установка, различни подземници, транспортни машини и прочие приспособления за прием и предаване на пощенски пратки.

Доставките се осъществяват с електрически мини композиции, съставени от 2-3 самоходни вагонетки. През дългогодишния период на експлоатация на Mail Rail се използват няколко различни вагонни типа: дву- и четиросни, с четири секции и дори специални – със седалки. Така например през 1967 г. и 1976 г. са произведени и доставени вагонетки със седалки, прозрачен покрив и кралски вензели по корпуса.

Жп паркът на пощенското метро влизат и три акумулаторни локомотива. Те са предвидени за случаите, в които електрозахранването в контактната мрежа бъде прекъснато по някаква причина. За обслужването, ремонта и домуването на подвижния състав е изградено и подземно депо.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Наред с обичайното метро под улиците на Лондон 76 години функционира и пощенско.



Една от вагонетките, доставени и използвани в пощенския метрополитен през 30-те години на XX век.



Линиите на пощенската подземна теснолинейка имат дължина 10,5 км.

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 директна заявка от клиента

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