

Опит

КАК РАБОТЯТ „ЧЕРВЕНИТЕ СТРЕЛИ“ НА АПЕНИНТЕ

на стр. 3



Национална спартакиада

ФУТБОЛЪТ ОТНОВО ПРИВЛЕЧЕ НАЙ-МНОГО ФЕНОВЕ

на стр. 5



ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ СРЕЩУ ПЪТНОТО КУЛИГАНСТВО

Демонстрирано беше на Международния ден за безопасно преминаване на жп прелезите



Катастрофиралият лек автомобил, с неузнаваемо смачкана предница, който от далеч прави силно впечатление на жп прелеза при село Бели извор на околновръстния път на Враца, не е поставен случайно. По информацията на инж. Неделчо Спасов, инспектор по безопасността в НКЖИ, независимо че той е снабден с всички най-съвременни технически средства, видеонаблюдение и автоматично се управлява, само от началото на годината на него 23 пъти, при спуснати бариери и светлинна сигнализация неразумни шофьори са се опитали да преминават, удряйки се в тях. От общо 273 такива инциденти през миналата година 73 са станали на този прелез. Причинени са от удар на моторни превозни средства или вандалски прояви, въпреки че налице са всички предпоставки за безаварийно пресичане.

В крайна сметка нещата се свеждат до субективния фактор, възпитанието и културата на шофьорите,

твърдят в НКЖИ. Затова е много трудно да се определи при анализите, които се правят в компанията на кой тип прелези стават по-малко Происшествия. Ако можеше да се стигне до един обобщаващ извод много по-лесно щеше да се унифицира обезопасяването им, е мнението на специалистите по безопасност. Освен, че застрашават собствения си и живота на близките си в автомобил, който управляват, „джигитите“ на пътя причиняват значителни материални щети, свързани с големи финансови разходи за НКЖИ, както и допълнителното ангажиране на човешки ресурс за ремонт на разбитите от ударите бариери, напомня инж. Спасов в деня на десетото издание на Международния ден за безопасно преминаване на жп прелезите. Той обяснява, че претърпелият злополука лек автомобил, който виждаме при с. Бели извор, е бил управляван от самоуверен нарушител на правилата за движение, който въпреки бялата

мигаща светлина, спуснатите бариери и идващия влак е решил да го „изпревари“. Само на този прелез от началото на годината 23 пъти извънредно са идвали електротехници от ел. стопанството на компанията, за да отстраняват нанесените повреди. Защото падащите греди са снабдени със специални контролни нишки, чрез които се следи изправността на бариерите. При силен удар те излизат извън строя и не могат да изпълняват основното си предназначение.

Неделчо Спасов не пропуска да отбележи заслугата на Иво Петров, директор на жп секцията във Враца, който наред с многобройните си организационни и експлоатационни задължения в огромния район, който тя обхваща (териториално до втория мост над Дунав при Видин - Калат), се е заел присърце с инициативата да бъде позициониран при Бели извор въпросният катастрофирал

На стр. 5

ЗАПОЧВА ОБСЪЖДАНЕ НА ГРАФИКА ЗА ДВИЖЕНИЕ

В началото на месец юни публично бе представен проект на „График за движение на влаковете за периода 2018/2019 г.“. Първата среща, организирана от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, се проведе в сградата на Националния дом на науката и техниката в София. В нея участваха представители на областни и общински администрации, експерти от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Национална компания „Железопътна инфраструктура“, както и членове на Федерацията на научно-техническите съюзи.

Целта беше постигането на конструктивен диалог и оптимални резултати за всички заинтересовани страни във връзка с разработването на адекватни и ориентирани към потребностите на гражданите национални и регионални транспортни схеми. На публичните обсъждания на проекта на новия График за движение на влаковете традиционно се канят представители на местната власт, които се запознават предварително с проекта на разписанието.

Управителят на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД Пламен Пешаров благодари на всички, които бяха се отзовали на поканата по повод представянето на проекта за новото разписание на влаковете. Той заяви, че националният железопътен превозвач е отворен за диалог, на който ще се обсъдят изискванията на общинските администрации. И допълни, че стремежът на дружеството е насочен към оптимизиран график в полза на клиентите на БДЖ.

Това е първата среща от поредицата обсъждания, които дружеството за пътнически превози организира, за да се постигне по-голяма информираност на обществеността за изготвянето на максимално удобни и ефективни схеми за транспорт на пътници. В края на месец август ще бъдат обобщени всички получени становища, изпратени от местните власти.

Основен ангажимент на националния железопътен превозвач е да осигурява качествена услуга на гражданите. Затова и мениджърският екип на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД аргументира тезата си по време на събитието, че оптимален годишен График за движение на влаковете може да бъде изготвен само при тесни партньорски отношения, интензивна комуникация, добро взаимно разбиране и конкретни ангажменти на страните.



Честито на рожденика, чийто личен празник на 20 юни беше съпроводен от много стимулиращи пожелания.

И от още едно – от екипа на в. „Железничар“ – за окончателно приключване на реформата в края на 2018 г. с финансово стабилизирана и технологично просперираща модерна железница.

Постижение

АВСТРАЛИЙСКИ ВЛАК С РЕКОРДНА ДЪЛЖИНА



В Австралия подобриха рекорда за най-дълъг товарен жп състав, пътувал из пределите на страната. Това се случи на 19 април, когато карго композиция с дължина 1,8 километра превози над 9 000 тона зърно до западния австралийски порт Куинана. Продукцията бе на местния гигант в зърнопроизводството CBH Group.

Предходният рекорд за най-дълъг товарен влак бе регистриран през юли 2016 г. Тогава за превоз на 6500 тона зърно бе използвана 88-вагонна композиция с дължина 1300 м. Новият състав, който подобри постижението, включваше 120 вагона и 3 локомотива.

Тъй като естеството на бизнеса на компанията CBH Group

предполага постоянно използване на жп транспорт, тя от години инвестира в развитието му. Освен това, от 2010 г. дружеството избра за основен превозвач на зърнената си продукция щатския железопътен оператор Watco, който оперира на континента. В резултат на този избор, още през първата година на тяхното партньорство зърнопроизводителят намали транспортните си разходи със 7 процента. В наши дни те са снижени още повече - с около 20 на сто спрямо началото на десетилетието.



Равносметка

РЪСТ В АВСТРИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Федералните железници на Австрия ÖBB публикуваха отчета с резултатите от дейността си през миналата година. От него става ясно, че оборотът на жп концерна е превишил 5,5 млрд. евро, а това го прави втория по мащаб в тяхната история. Регистрирано е 6-процентно повишаване и на показателят ЕВІТ (печалбата преди лихви и данъци) до 176,3 млн. евро. От тях 87 млн. евро са дошли от сегмента на пътническите превози, 47 млн. – от инфраструктурата и 42 млн. – от транспорта на товари.

В документа се посочва, че пътниците на ÖBB са се увеличили с 0,8 на сто – до рекордните 246 млн. души. Това се дължи основно на ръста на превозите на далечни разстояния, на увеличи-

ването на честотата на влаковите пътувания по маршрута Инсбрук – Брегенц и на удвояването на съставите Railjet, опериращи между гара Виена – Централна и столичното летище.

Добри резултати са демонстрирали и нощните пътнически композиции Nightjet. С тях са превозени 1,4 млн. пасажери. Затова от ръководството на компанията обявиха, че през декември 2018 г. влак от същия тип ще започне да обслужва и маршрута Виена – Вроцлав – Берлин. Той ще допълни ежедневната жп комуникация на ÖBB по направление.

За първи път след доста продължителен период на съкращения на числеността на персонала ÖBB отбелязва повишение с 1,6 процента на своите служители

до 40 327 души. В тази цифра се включват и 300 нови служители в бизнес подразделенията в чужбина. Отличните резултати през септември 2018 г. се очаква да бъдат обявени след приключване на конкурса за доставка на нов подвижен състав за превозите на дълги разстояния.

Товарооборотът на дъщерната на ÖBB компания Rail Cargo Austria (RCA) е скочил с 14 процента до 32,9 млрд. тон-километра. В Австрия RCA държи дял от 72,9 процента в сегмента на товарните жп превози. Като цяло делът на железопътния транспорт на пазара за вътрешни транспортни превози е 30 на сто.

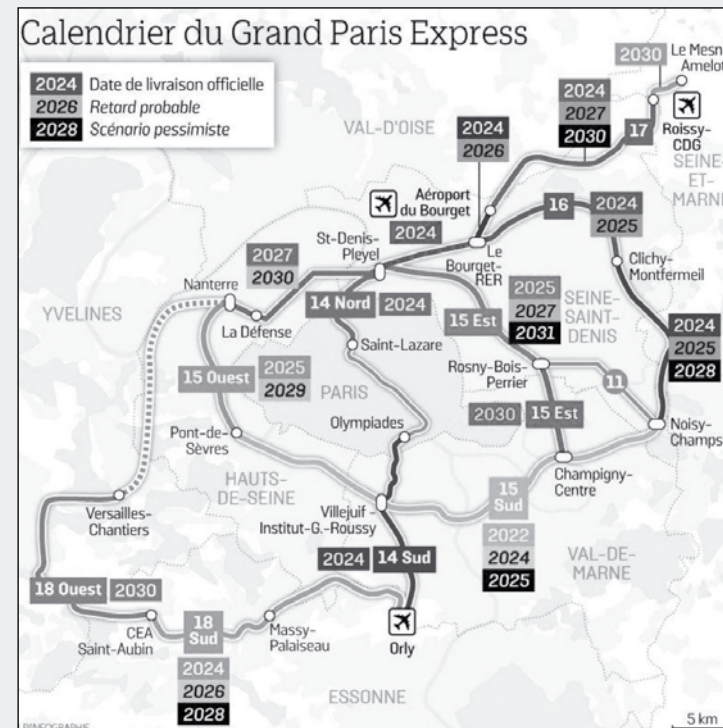
В последните години RCA засилва активността си и зад пределите на Австрия. През 2017 г. задграничният бизнес е донесъл 42 процента от всички й доходи. За сравнение - през 2016 г. същият показател е бил 40 на сто. Компанията развива транспортна дейност в общо 18 държави, като в 10 от тях предлага основно услуги предоставяне на локомотивна тяга. Предвижда се да бъде разширена и в още страни от Северна и Югоизточна Европа.

През миналата година операторът на австрийската жп инфраструктура - ÖBB Infrastructure – е инвестирала от своите активи 1,8 млрд. евро. Плановете й предвиждат размерът на тези капиталовложения да се увеличи до 2,6 млрд. евро годишно през 2021 г.



Контракт

Alstom отново работи за автоматизираното метро на Париж



Компанията Alstom бе избрана за доставчик на подвижния състав за мрежата от линии на автоматизираното метро, която се създава в рамките на проекта Grand Paris Express. Тя ще се разпростира в региона Ил дьо Франс, който обхваща френската столица Париж и нейните предградия.

Според условията на контракта френският жп производител ще произведе до 133 шествагонни и до 50 тривагонни метро влака съответно за линии 15 и 16 и 17, които ще влизат в състава на автоматизирания метрополитен. На компанията е възможно да бъдат поръчани допълнително и тривагонни композиции, предназначени за диагностика на инфраструктурата.

Конкурсът за новите метро композиции бе обявен още през 2014 г. В него, освен Alstom, участва и испанският жп производител CAF, а концерните Bombardier (Канада) и Siemens (Германия) се включиха в консултацията по проекта, но така и не направиха свои предложения в съревнованието. При това положение, френското дружество още от самото начало бе определено от специалистите като фаворит в тендера.

Съставите, които ще се движат по линиите на автоматизираното парижко метро

ще бъдат композирани от вагони с дължина 18 м и широчина 2,8 м. Те ще са свързани с проход помежду си, което ще позволи на пътниците да се придвижват по цялата им дължина. Предвидено е да развият скорост до 110 км/ч и да се хранят с електроенергия от контактната мрежа по която тече прав ток с напрежение 1,5 кВ. Три- и шествагонните композиции ще имат съответно по два и по четири моторни вагона.

Кръговата линия 15, която ще опасва Париж, се предвижда да бъде въведена в експлоатация поетапно в периода 2024 г. - 2030 г. Линии 16 и 17 ще осигуряват връзка с предградията на североизток от френската столица и отделните им участъци също ще бъдат откривани последователно до 2030 г.

Проектът Grand Paris Express се развива паралелно с модернизацията на традиционния метрополитен в Париж и с усъвършенстването на крайградската скоростна жп мрежа от влаковете RER. В неговите рамки е предвидено да бъде изградена железопътна система с обща дължина над 200 км и 72 метростанции. Появата й ще допринесе за подобряването на транспортните връзки между предградията и столицата на Франция и крайградските райони.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

КАК РАБОТЯТ „ЧЕРВЕНИТЕ СТРЕЛИ“ НА АПЕНИНИТЕ

Възможно ли е да се прекоси Италия по суша за 4 часа? Напълно, но само чрез „червените стрели“. Така на Апенинския полуостров наричат скоростните влакове, които „летят“ по релсите с повече от 300 км/ч

Историята на скоростните железници в Страната на Ботуша започва преди половин век. През октомври 1968 г. правителството взима решение за построяването на първата италианска скоростна жп магистрала между Рим и Флоренция. Строителните дейности започват през лятото на 1970 г., а първият участък с дължина 138 км е въведен в експлоатация през февруари 1977 г.

От тогава до днес в Италия има много промени. Общата дължина на скоростните жп маршрути гони 1 000 км, а червените експреси свързват всички ключови градове в страната - от Салерно, Неапол и Бари на юг до Турин, Милано и Венеция на север. Само между 2006 - 2017 г. тези високоскоростни композиции (най-бързите са боядисани в червено), са превозили повече от 350 млн. пътници. Този сегмент от пътническия жп транспорт активно се развива, за което свидетелства и появата на частния високоскоростен оператор Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), през 2006 г. И все пак по-достъпни и предпочитани от масовите пасажери остават скоростните композиции на държавния жп превозвач Trenitalia.

Основните направления на италианските експреси са от юг на север (от Салерно и Неапол до Милано и Турин). Жп трансфера от Неапол до Милано например се осъществява за 4 часа и 19 минути. Същият жп коридор има разклонения към Верона и Венеция. Освен главните скоростни жп магистрали има и две второстепенни. Едната свързва Триест с Венеция, Верона и Милано. Втората тръгва от Болоня и продължава по Адриатическото крайбрежие до Бари и Лече. Дори и по тях обаче влаковете-стрели могат да пътуват със скорости между 250 и 300 км/ч.

Жп монополиста Trenitalia оперира с 3 вида скоростни състави. Frecciarossa (ETR.500 и 1000, известни като „Червена стрела“), Frecciarosso (ETR.485 и 600 - „Сребърна стрела“) и Freccia Bianca (ETR.460 и 470, E414 и 402B - „Бяла стрела“). Експресите от първия тип „летят“ със скорост до и над 300 км/ч, а от останалите категории – до 250 км/ч.

Под бранда Frecciarossa оперират най-съвременните влакове на компанията. Флагманът сред тях са ETR.1000 (Frecciarossa 1000). Тези композиции са построени в заводите на компаниите Ansaldo Breda (сега Hitachi Rail Italy) и Bombardier Transportation в Италия. Държавният превозвач ги експлоатира от 2015 г. ETR.1000 имат възможност да пътуват с 400 км/ч, но засега възможностите на жп мрежата не го позволяват.

Билетите за експресите в Италия са достъпни за покупка и онлайн и от гарите. Ако бъдат закупени по-рано цената им е значително по-ниска. Например два превозни документа за дестинацията Неапол – Рим, придобити два месеца преди пътуването, струват общо 33,8 евро. За сравнение, цената на един идентичен билет, закупен непосредствено преди пътуването, възлиза на 39,9 евро.

Ако пътникът все пак реши да си вземе превозния документ на гарата, разполага с две възможности за това. Чрез многото билетни автомати, пред които никога няма опашки, или от касовия център на Trenitalia, където редът се контролира по електронен път. Там пасажерът избира необходимата му опция от специален апарат, получава талонче с номер и чака да бъде извикан на дадено гише. Последните са няколко и всеки служител е специализиран в консултация на пътниците или в продажбата на билети.

За пасажерите на влаковете-стрели са обособени специални зони FRECCIAClub. Там те могат да отдъхнат и да се подкрепят с храна и напитки, да се възползват от безплатния Wi-Fi, да си поръчат такси и др. Такива „клубове“ има на 14 гари в 11 от големите италиански градове: по 2 в Милано, Рим и Турин и по един в Болоня, Флоренция, Неапол, Падуа, Венеция, Бари, Салерно и Верона. Те работят ежедневно от 05:00 - 06:00 ч. сутрин до 21:00 - 23:00 ч. вечер.

Достъпът до FRECCIAClub и услугите им е разрешен само с клубна карта CartaFRECCIA. Има 3 вида: златна, платинена и базова. Притежателите на първите две карти ползват



Една от „червените стрели“ - Frecciarossa 1000

безплатно услугите на зоната, а на собствениците на третата се налага да доплащат за вход в нея или да си купят абонамент.

Ако пасажерът не разполага с CartaFRECCIA, но иска да пътува в първа или бизнес класа, тогава също получава право да пребивава в FRECCIAClub. Билетът играе роля на пропуск за там и дава право на престой до 4 часа преди отпътуването на влака. Предпочелите междуградските и регионалните влакове (Intercity, Regionale) не могат да се възползват от екстрите на клубната зона. За тях остават на разположение останалите кафенета, ресторанти и чакални по гарите.

И на италианските експреси обаче се случва да закъсняват. Това надлежно се отбелязва на информационните табла и се оповестява по звуковата уредба на жп терминалите на италиански и английски език. В края на всяко съобщение задължително фигурира фразата: „Поднасяме своите извинения“.

Ако влакът-стрела закъснява с 30 до 59 минути на пасажерите се издава ваучер за специален бонус в размер на 25 на сто от стойността на билета. Той може да бъде използван при покупка на превозен документ за следващо пътуване. При по-голямо закъснение извинението вече е под формата на купон на стойност 50 процента от платената от пътника цена.

По класите си скоростните състави в Италия много напомнят на тези в самолетите. Композициите Frecciarossa 1000 се състоят от 8 вагона: 4 икономична и 4 бизнес класа. В първата категория всичко е доста базово: вагоните са оборудвани със стандартни седалки, разположени в групи по 4 с разгъваема масичка помежду им. На свой ред бизнес класата се разделя на три вида - Executive (1 вагон), Business (2 вагона) и Premium (1 вагон), отличаващи се по предлагания комфорт и екстри.

Вагонът Executive предлага кожени пътнически кресла с много пространство за краката, установени по едно от всяка

страна на пътническия проход. Във вагоните Business седалките са по три на ред – една двойка + единична, а в Premium – броят на местата за сядане е сходен с тези в икономичната класа, но са далеч по-удобни.

Изборът на мястото си пътникът прави при покупката на билета си през интернет или на касата. Ако превозният документ е придобит по-отрано, по преференциална тарифа, той има право да избира между ограничен брой седалки.

При качване във вагона търсенето на местата се улеснява от специално табло, на което са показани номерата. Там присъства и маршрутът на влака. Понякога в една композиция биват включени два състава. Затова може да има вагони с номера 5а и 5б. На определена гара по направление те биват разделени и продължават по различни дестинации.

Проверката на билетите става в хода на пътуването, но понякога биват изисквани и веднага

след слизване от влака на перона. Затова трябва да се пазят. Друга особеност на държавните червени стрели е, че повечето услуги на борда им са платени. За да ползва безжичния интернет на борда, гледа филми или слуша музика, пасажерът трябва да се регистрира в страницата на Trenitalia и да въведе номера на банковата си карта с CVV кода ѝ. Със свободен достъп е GPS-навигацията, показваща местоположението на влака по маршрута и скоростта му. Безплатно може да се гледат и кратки клипове с новини на италиански език. Храна и напитки в Frecciarossa 1000 се закупуват от разположеното във втория вагон кафене-бистро.

Сред добрите примери за удобства за пътниците могат да се посочат и наличието на малки кошчета за отпадъци край съваемите маси и ел.розетка под всяка двойка седалки.

Ивайло ПАШОВ

По материали на чуждия печат



Интериорът във вагона бизнес класа категория Executive



Покупката на жп билети се улеснява от множеството автомати на гарите



Закъсненията на влаковете веднага се отбелязват на информационните табла

ТРОЯН СТАНА ДОМАКИН НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ФОРУМ



70 години от построяването на жп линията Ловеч - Троян бе отбелязана с конференция, състояла се в Националното изложение на художествените занаяти и изкуства в Орешак. Тя премина под надслов „Железопътна инфраструктура - геополитика и регионални решения“, организиран от Националното сдружение - общество на инженерите по железен път (НСО-ИЖП), Националната компания „Железопътна инфраструктура“, Съюза на европейските асоциации на железопътните инженери, Българската асоциация на консултантските фирми по железопътно строителство. Домакин на събитието бе община Троян.

Форумът откриха инж. Иво Янакиев, председател на УС на НСОИЖП, инж. Борис Бояджиев - представител на Община Троян и д-р инж. Марио Гълъбов, вицепрезидент на UEEIV.

През годините железопътни-

ят транспорт безспорно оказва влияние върху утвърждаването на общината като туристически център, играе важна роля за икономическите връзки на града, изпълнява социална функция с облекчения при пътуване на някои социални групи. Още през далечната 1927 г. по инициатива на община Троян е учреден „Комитет за културно и стопанско повдигане на Троян и Троянско“, чиято основна задача била „да съдейства за културния и стопански възход, който бил немислим без построяването на железопътната линия“. През октомври 1948 г. се организира официалното тържествено откриване на жп участъка Ловеч - Троян, чиято дължина е 35,4 км.

На конференцията бяха изнесени доклади от присъстващите организации, съпроводени от оживени дискусии. Събитието е част от инициативите, посветени на 150-та годишнина от обявяването на Троян за град.

ЧЕСТИТО НА ЮБИЛЯРЯ!

На пръсти се броят ръководителите в транспорта, които изцяло са свързали професионалното си и кариерно развитие с него. И ако днес се обърнат ретроспективно назад с достойнство, без стеснение могат да кажат, че са значителна част от съвременната му история и развитие.

Кирил Ерменков, който през май отбеляза кръгли си 80-годишен юбилей, е сред тази гилдия от транспортни професионалисти, съхранил опита, познанието, както и мъдрото преосмисляне на превратностите на времето, които могат не само да бъдат полезни, но и да са пример за всеки млад човек. Защото освен задълбочените познания в областта на транспортната наука, политика и управленчески умения той успешно е успял да съхрани уюта и творческата енергия на 55-годишен щастлив семеен живот. И на практика да докаже колко истина има в житейската максима, че зад всеки успешен мъж седи една интелигентна и силна жена.

Така че и като министър на транспорта, и като заместник-министър, и като вицепрезидент на Европейската асоциация на инженерите по железопътен транспорт, и като дългогодишен председател на НТС по транспорта, и дори като редови научен работник в началото на кариерата си, той винаги се е стремил към утвърждаване, във вътрешно и в международно отношение, на авторитета на българската железница и на останалите отрасли в системата. Затова може би и една от залите на Националния дом на науката и техниката в столицата се оказа тясна, за да побере всички, които бяха дошли да го поздравят. Между тях бе и зам.-министър Велик Занчев, и ректорът на ВТУ „Тодор Каблешков“ Даниела Тодорова, и още редица изявени настоящи и бивши транспортни ръководители. А председателят на „Клуба на железничаря“ Стоил Фердоф, поднасяйки поздравленията си към юбилея, не пропусна да подчертае, че той е и сред най-активните членове на сдружението като му „препоръча“ и за в бъдеще все така успешни и обществено активни години по пътя към столетието.



Докато красивата юбилейна торта искреше, под светлината на запалените свещи, бъдещото поколение „помагаше“ за успешното изпълнение на ритуала.

ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ СРЕЩУ ПЪТНОТО ХУЛИГАНСТВО

От стр. 1

автомобил. Замисълът на акцията е непрекъснато да провокира вниманието на шофьорите като постоянно им напомня колко тежки могат да бъдат последиците при неспазване на пътните знаци. Особено на конфликтните места, както при врачанското село, където движението на камиони и тирове е изключително интензивно. Органите по безопасността в компанията ще са доволни ако дори само един процент от водачите се стреснат от нелицеприятната гледка и ако тя психологически им въздейства да не извършват повече рискови безсмислени нарушения. Защото случаите, които камерите на обезопасените с видеонаблюдение жп прелези, не само тук, но и в цялата страна са толкова драстични с арогантността си, че според инж. Спасов трудно могат да бъдат обяснени от гледна точка на нормалната човешка логика. Все пак, както той, така и колегите му се надяват да помогне доброто сътрудничество и синхронизация в действията, които са установени с представителите на

Статистиката

Според статистиката на НКЖИ само за последните 3 години (2015, 2016, 2017 г.), при инциденти на прелези са ранени 25 души, а загиналите са 11. До 1 юни 2018 г. инцидентите на прелези са 13, с 6 ранени и двама загинали.

Бели извор, но и на още много основни места по националната жп мрежа, са снабдени с еластична настилка, съобразена с последните изисквания на съвременните технологии, които позволяват по-комфортно и безопасно преминаване.

Вече между ръководството на врачанската жп секция и местните органи на пътната полиция са се провели срещи. На тях са уточнени техническите параметри, които биха имали стойност на доказателство и типът запис за протокола при заснето нарушение. Така се гарантира достоверността му и се ограничават възможностите за манипулации при констатираните нередности. Издадена е и заповед от генералния директор на НКЖИ инж. Красимир Папукчийски за разширяване на видеонаблюдението в критичните точки по цялата жп инфраструктура, където релсите се пресичат с пътя. В перспектива намеренията са то да бъде свързано в една обща система с основните диспечерски центрове, където ще се събира цялата информация, записана от камерите. От всички железопътни прелези, общо 757 на брой, 519 са снабдени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влаковете. На 306 места са инсталирани шосейни светофа-

ри с трета бяла бавно мигваща светлина. Инвестиционната политика на НКЖИ предвижда между 2018 г. и 2020 г. да се вложат 8 000 000 лв. за модернизирването на още 22 прелеза с нови автоматични прелезни устройства. Целта е да бъде намален броят на оставащите 90, където субективният фактор все още играе решаваща роля, защото и в момента продължават да се управляват ръчно от служители на компанията. При тях дори неволната грешка или невнимание може да се окажат фатални. На местата пък, където възрастта на устройствата надхвърля 30 години ще се подменят с нови, гарантиращи далеч по-висока сигурност.

Както изисква Наредба 17 на 300 прелеза вече е монтирана трета бяла светлина, съобщава Неделчо Спасов. Но тя трябва да бъде вписана и в пътните правилници за движение, тъй като много от шофьорите не са наясно какво точно представлява. Всъщност две са основните правила, свързани със светлинната сигнализация на пресичащите се от шосета прелези. Когато тя е бяла и премигва се гарантира изправността на устройството и че не идва влак. „Но когато не работи означава, че то не е 100 процента

сигурно“, навлиза в детайли Спасов. Пояснява също, че става дума и за още една, по-висока степен на защита, чрез която на практика се извършва своеобразна самопроверка.

В момента България е с най-висок процент в Европа, внедрени автоматични и технически средства за осигуряване на сигнализирането на ЖП прелезите. Въпреки това те остават най-конфликтните точки за жп инфраструктурата. И въпреки, че в много от европейските страни, където скоростта на влаковете е 160 км/ч не се изисква преси-



Иво Петров е главният „виновник“ днес жп секцията да има музей, в който се съхраняват ценни експонати от историята на българската железница.

чанията на жп линията с шосеен път да става на две нива у нас при всички нови трасета, чиято модернизация предстои това е задължително условие. Причината е липсата на дисциплина и манталитета на българските шофьори. Въпреки че решението осъжда строителството и го забавя, особено когато е придружено и с отчуждителни процедури, задължително за всеки нов проект е той да е съобразен с изискването. Така че с пускането в експлоатация на модернизирани жп направления като София – Елин Пелин, София – Волюяк, София – Радомир проблемът ще бъде решен през предстоящите години. Наскоро като част от тази строителна програма са били открити 4 надлеза при град Стамболийски.

Притеснителна, според Неделчо Спасов обаче остава тенденцията произшествията на жп прелезите у нас през последните десетина години да остава еднакъв, въпреки увеличаващото се модерно съоръжаване и вложените в него значителни средства. Тревожен е и фактът на нарастващата шофьорска агресия, една от причините, заради които се налага ограничение на движението на влаковете от 15 км/ч, като превантивна мярка при съоръженията, които все още не са приети от държавна приемателна комисия.

Мая Димитрова



Доброто сътрудничество между представителите на пътната полиция и НКЖИ е лицето на инж. Неделчо Спасов и директора на жп секцията във Враца Иво Петров се осъществява и на пътя.

ФУТБОЛЪТ ОТНОВО ПРИВЛЕЧЕ НАЙ-МНОГО ФЕНОВЕ



Въпреки оспорваните футболни срещи на финала доскорошните конкуренти преди всичко са колеги и приятели.

Пролетното издание на националната железничарска спартакиада тази година премина под мотото „Да съхраним човешките отношения и продължим по пътя с вяра в успеха и доброто за българските железници”. Според Мирослав Писов, комендант на спортното събитие, девизът е бил продиктуван от идеята, че работническият спорт в жп сектора е своеобразно знаме и отличителен знак на държавността в областта на транспорта. Защото възпитава дисциплина, уважение към конкуренцията, както и амбицията да „изтеглиш” отбора си в челната тройка, независимо за коя дисциплина става въпрос – футбол, тенис на маса или на корт, лека атлетика или шах, аргументира се той. Освен това всяка следваща подобна колективна изява все повече провокира чувството за общност, приобщава хората, кара ги да се обединяват около една цел и да мислят как да я постигнат. Неусетно тези настроения се пренасят и в непосредствената работа на железничарите, които по време на

Класиране

Мъже:

1. Локомотив БДЖ 2
2. Локомотив БДЖ 1
3. Локомотивно депо Горна Оряховица

Жени:

1. БДЖ ППП Горна Оряховица
2. БДЖ ППП Пловдив
3. БДЖ ПТП Пловдив

двудневните спартакиади през уикендите са нахъсани спортисти, но през седмицата отново се връщат на работните си места с променено отношение и по-голямо чувство за отговорност. Така че освен развлекателната страна регионалните и национални спартакиади, които се организират през последните няколко години оказват положителен ефект за подобряване на непосредствения трудов процес, обобщава Мирослав Писов.

И тази година футболните срещи, проведени на стадиона в Паничище, предизвикаха най-много емоции и привлякоха зрители, между които заклетите запалняковци съвсем не бяха малко. Любопитното обаче е, че футболните срещи при жените продължават да градят авторитет и да се утвърждават като най-посещаваните и провокиращи интереса на публиката с оспорваната игра и динамика. Възходящото развитие на добрите спортни технически възможности на женските отбори от Пловдив бе очевидно. В същото време, въпреки някои промени



На терена засада е нещо обичайно.

в състава си, отборът на Горна Оряховица запази лидерската си позиция. Тази оптимистична тенденция се очаква да продължи тъй като голмайстор във футболния женски турнир стана една от новите му състезателки – Теодора Петкова, организатор енергийна ефективност в пътническите привози в железничарския град. С вкарани два гола от общо три, които отборът й реализира в противниковата врата, тя направи впечатление с техническите си качества и бързи реакции. Независимо че отскоро, около година и половина е служител в БДЖ, вече е успяла да се сработи с отбора си, който зае първото място в класацията.

При мъжете новата звезда на футболния турнир стана пряното попълнение - Валентин Валентинов, който работи в Пътнически център (ПЦ) - Русе. Девет пъти той успя с прецизност и отмерена точност сполучливо да улучи противниковата врата, което предизвика възхищението, както на съотборниците му, така и на публиката, която наблюдаваше мача. Всеки нов гол предизвикваше овациите на колегите му, а при финалното класиране успешно защити титлата си и заедно с Теодора Петкова грабнаха почетните призове като победители.

Иначе футболните срещи при мъжете преминаха при нарастваща конкуренция. В резултат до последния момент

на първата фаза от турнира не се знаеше кой ще се класира за полуфиналите. Така подсиленият отбор на ПЦ Русе постигна равен резултат с тактически зрелия отбор на ППП Пловдив. Той пък от своя страна изненада и осъществи равен мач с класния младежки отбор в работническият железничарски футбол - Локомотив БДЖ 1. Но в крайна сметка закономерно мъдростта и опитът надделяха и поставиха Локомотив БДЖ 2

на шампионското място, след победата му над Локомотив БДЖ 1. Най-разочаровани обаче останаха пловдивчани поради отстъплението на ППП Пловдив. Железничарите от Града на тепетата не успяха да продължат победния си ход и да доуха преднина на Локомотивно депо Горна Оряховица, чийто отбор затвърди лидерските си позиции в мъжката тройка на футболния турнир.

(Следва)



Голмайсторите в тазгодишната пролетна спартакиада Теодора Петкова и Валентин Валентинов са горди с постигнатите спортни успехи.





ЕНЬОВДЕН

Еньовден е един от най-важните летни празници в народния календар. Чества се на 24 юни, когато по църковен канон е рождението на Св. Йоан Кръстител. В българската традиция Еньовден стои по значение редом с Коледа, Великден и Гергьовден, но от всички тях като че ли той е с най-силно езическо влияние. С него са свързани множество вярвания за слънцето, водата и лечебните растения. Смята се за патронен празник на билкарите.

Календарно е свързан с лятното слънцестоене – един от най-важните астрономически преломи в годината, така че, съвсем естествено, в основата на празника стои култът към слънцето. Според народната вяра от този ден то започва да умира, а годината клони към зима. Християнизиран вариант на тази представа е митологемата за Св. Еньо, който „облича кожата и отива да донесе зима“, „Св. Еньо започва да си кърпи кожата и се стяга за зима“. Вярва

се, че сутринта на празника, когато изгрява, слънцето „трепти“, „играе“ и който види това, ще бъде здрав през годината. Точно по изгрев, всеки трябва да се обърне с лице към него и през рамо да наблюдава сянката си. Отразява ли се тя цяла, човекът ще бъде здрав през годината, а очертае ли се наполовина – ще боледува. С култа към слънцето е свързано и паленето на обредни огньове, което, между другото, е характерно за цяла Европа.

Повсеместно е разпространена вярата, че преди да „тръгне към зима“, слънцето се окъпва във водоизточниците и прави водата лековита. После се отърсва и росата, която пада от него е с особена магическа сила. Затова всеки трябва да се умие преди изгрев в течаща вода или да се отъркаля в росата за здраве. В крайморските райони на страната вярват, че морето „спира да се движи“ и също се къпят в него. За лечение и гадаене се взима „мълчана вода“

(налята от девствено момиче, при пълно мълчание, от 3, 7 или 9 извора). Спорадично битуват представите, че през нощта срещу празника не бива да се пие вода, нито да се налива, а в самия ден не се пере, за да не се поболе член на семейството.

В нощта срещу Еньовден билките имат най-голяма сила. Вярва се, че след изгрева те я губят и не трябва да се берат. Затова се събират рано сутринта, преди да се е показало слънцето. От билките, между които на първо място еньовче, жените правят еньовски китки и венци, вързани с червен конец. В някои райони приготвят толкова китки, колкото души са в семейството, наричат ги и ги оставят през нощта навън. Сутринта по китката гадаят за здравето на този, комуто е наречена. Еньовските китки и венци окачват на различни места из дома и през годината ги използват за лек – с тях кадят болните, запойват ги или ги окъпват с вода, в която са топили китките или венците.

С тревите и цветята, набрани на празника, увиват и голям еньовски венец, през който всички се провират за здраве. Той също се запазва и се използва за лекуване. Според народните вярвания болестите по човека са 77 и половина. За 77 болести има цяр, само за половината болест – няма. Впрочем и за нея има половин билка, която обаче само определени билкари могат да намерят и използват. В нощта срещу Еньовден билярки и магьосници приготвят своите церове, като ги варят в нов, пръстен съд, неизползван до сега.

Диета с череши



Черешите съдържат един прекрасен микс от витамини, който ще подсили вашата коса, кожа и кости. Освен това черешите ще прочистят вашето тяло от токсини и ще ви помогнат да свалите един - два килограма, ако имате нужда.

Диетата с череши е препоръчително да продължи не повече от 3 дена и да се повтори най-много два пъти месечно, като е добре между двете диети да има поне 10 дена разстояние. Не забравяйте, че черешите имат и силен разхлабващ ефект поради което, е добре да се съобразите със съвета, който ви дадохме по-горе.

По време на самата диета с череши е добре да приемате голямо количество течности - около 1-1,5 л минерална вода.

Ден 1

Закуска: 250 г череши, чай без захар.

Обяд: зеленчукова салата по избор (без подправки)

Следобедна закуска: 150 г череши

Вечеря: една купичка таратор

Ден 2

Закуска: зеленчукова супа без мазнина и 1 сухар

Обяд: 250 г череши

Следобедна закуска: 150 г череши

Вечеря: зеленчукова салата - микс от моркови, зеле и прясна салата (без подправки)

Ден 3

През последния ден от тази примерна диета ядете, колкото череши искате през целия ден и нищо друго!

Кейк с череши

Необходими продукти:

100 г масло
1 ч. ч. захар
500 г череши (без костилки)
60 мл прясно мляко
3 яйца
300 г брашно
1 пакетче бакпулвер
1 лимон

За отгоре:

30 г разтопено масло
2 с. л. кафява захар
30 г захар
50 г брашно
канела

Начин на приготвяне:

Разбийте маслото и захарта до гладък и пухкав крем. Добавете при непрекъснато раз-

биване яйцата едно по едно. Долейте постепенно млякото, сока и кората на лимона и прясното брашно с бакпулвера. Накрая разбърквайте с дървена лъжица до хомогенност. Сипете сместа в малка подмазнена и леко набрашнена форма. Загладете леко и напъхайте почистените череши отгоре.

Смесете 30 г масло, кафявата захар, брашното и малко канела. С тези трохи поръсете отгоре кейка. Сложете го да се пече в предварително загрят на 180 градуса фурна за около 30-40 мин. Към края проверете дали кейкът е изпечен, като забучите клечка за зъби. Печете, докато клечицата излезе суха.



ЧЕРЕШИТЕ



Черешите са едни от най-вкусните и обичани плодове. Те са изключително полезни, тъй като са богати на провитамин А, витамините В1, В2, С, Е и РР, а също така и на минерални съставки като желязо, калий, натрий, магнезий, калций и фосфор, които са изключително необходими за красивия външен вид на всяка жена. Освен това черешите имат много ниско съдържание на мазнини и високо водно съдържание, което ги прави един подходящ плод при правенето на плодова диета през лятото. Една череша притежава само 4 калории, което прави плода подходящ при желание за отслабване.

Черешите, подобно на много други плодове, са богати на антиоксиданти. Наличието им спомага за предотвратяването на рак (противоканцерогенно свойство), възпалителни процеси в организма и сърдечносърдеч-

ви заболявания. Похапването на череши ще ви помогне не само да запазите красивата женска фигура, но и ако е необходимо ще може да отслабнете и да бъдете здрави и красиви!

Тъмночервеният цвят на черешите се дължи на пигментни вещества с високо съдържание на антоцианини и каротиноиди - флавоноиди, укрепващи стените на кръвоносните съдове и понижаващи високото кръвно налягане при пациенти с хипертония. Ето защо, ако имате проблем с кръвоносната система ви препоръчваме да си хапвате поне 400 г череши на ден.

Черешите съдържат и високи нива на антиоксиданта мелатонин, който се произвежда естествено от организма и се смята, че помага за забавянето на процеса на стареене, както и за регулиране на съня.

Поради съдържанието на же-

лязо, черешите се препоръчват на хора с анемия. Наличието на салицилова киселина ги прави подходящи за страдащи от артрит, подагра и ревматизъм.

Черешите са незаменими при проблеми със стомаха и храносмилането. Те подобряват обменните процеси в организма, стимулират дейността на черния дроб и бъбреците. Вкусните червени плодове имат свойството да спомагат за изхвърлянето от организма на лошия холестерол, помагат при неврози и оказват стимулиращо и тонизиращо действие.

Консумацията на сок от череши е полезна след фитнес тренировка или джогинг, каране на колело, танци или друг вид спортна дейност. Причината за това е, че натуралния плодов сок от череши помага за намаляване на мускулните увреждания, причинени от физическите упражнения.

14 ТУРИСТИЧЕСКИ ДЕСТИНАЦИИ, ОТ КОИТО ЩЕ ВИ ПОБИЯТ ТРЪПКИ



Островът на куклите (Isla de las Muñecas), Мексико

Ако тайнствените места, не-обичайните сгради и древните легенди ви привличат, не пропускайте този списък, подготвен от Bright Side.

Градината Бомарцо, Италия
Градината Бомарцо е построена между 1548 и 1580 г. за херцог Пиер Франческо Орсини. В нея има 30 скулптури, сред които Херкулес, Афродита и Цербер, както и наклонената къща и порта на Подземния свят. След няколко века на забвение паркът е възстановен и отворен за посетители през 1954 г., като получава друго име: „Парк на чудовищата“.

Островът на куклите (Isla de las Muñecas), Мексико

Легендата разказва, че малко момиченце се удавило в канал близо до острова и душата му никога не е намерила покой. Хулиан Сантана Барера открил кукла близо до мястото, където е починало момичето, и започнал да събира тази зловеща колекция, за да успокои духа му. Въпреки суеверията около острова, той вече е често посещаван от туристите.

Призрачният град Сентрاليا, САЩ

През 1962 г. се случва инцидент, който завинаги преобразява

града в зловещо запустяло място. Пожарникари изгаряли боклука в сметище, разположено в изоставена въгледобивна мина. Пламъците се разпростират в останките от мината и се разгаря подземен огън, който все още гори. Това не спира екстремните туристи, фотографите и журналистите.

„Ръката на пустинята“ (Mano del desierto), Чили

11-метровата скулптура се намира недалеч от Антофагаста. Авторът Марио Иразабал казва, че този внушителен паметник символизира самотата, несправедливостта и безпомощността. Тъжното място е популярно и редовно посещавано от туристи. За съжаление, някои посетители не могат да устоят на вандализма, така че ръката периодично се почиства от графити.

Хълмът на кръстовете (Kryžiai kalnas), Литва

Хълмът на кръстовете напоя старо гробище, но всъщност е място на католическо поклонение. Хората вярват, че ако оставят кръст тук, техните желания ще бъдат изпълнени. Според една легенда първият, който е поставил кръст на хълма, бил селянин, чиято дъщеря била тежко болна. Момичето скоро се възстановило и на мястото

започнали да се появяват нови кръстове.

Гората Аокигахара, Япония
„Аокигахара“ се превежда като „равнина от сини дървета“, но също така е известна като „Гората на самоубийствата“. Властите правят всичко възможно да предотвратят трагичните случаи: гората редовно се патрулира, камери и табели с горещи линии за помощ са инсталирани навсякъде по пътеките, а местните жители докладват на полицията за всеки посетител, бъдещ подозрения.

Призрачният град Ордос Кангбаши, Китай

Наричат Ордос Кангбаши „призрачен град“. Новосъздаденият град никога не е бил уреден поради високите цени на имотите и финансовите проблеми. В момента в него живеят около 20 000 души, но фактът, че е предназначена за 2 милиона жители, създава илюзията за абсолютно празен град. По улиците по-често се срещат туристи, отколкото местни жители.

Петнистото езеро, Канада

Езерото се намира в Британска Колумбия. Хората от народа Оканеган го наричат Килиук и му приписват мистични свойства. Необичайният му външен вид се обяснява с високата концентрация на магнезиев сулфат, сребро, калций и титан. Туристите не могат да се приближат без разрешение от старейшина на местното племе, така че предпочитат да снимат езерото от разстояние.

Газовият кратер Дарваза, Туркменистан

Газовият кратер Дарваза, известен като „Вратата в ада“, е създаден през 1971 г. по време на сондажи за природен газ. Земята под сондажната техника се срива. Отворилата се дупка изпуска газ,

който запалват, за да не отрови хората от най-близките селища. Според изчисленията на геолозите, газът трябвало да бъде напълно изгорен след няколко дни, но не спира да гори вече 46 години, привличайки пътници, фотографии и изследователи.

Костницата в Седлец, Чехия
Sedlec Ossuary, Църквата на всички светии, се намира в гробището на чешката град Кутна Хора. Известен е с интериора си, декориран с човешки кости. Гробището не е могло да побере всички мъртви, така че през 1400 г. е построен параклис с крипта за съхраняване на човешки останки. Костите и черепите по-късно бяха почистени, избелени и... използвани за декорация.

Остров Повелия, Италия

Легендите казват, че Повелия е мястото, където хората с чума са били изпратени да умрат, и затова там все още се скитат неспокойни души. От 1922 г. до 1968 г. там е имало психиатрична болница. Има слухове, че пациентите са подлагани на експерименти, а главният лекар полудява и се самоубива, скачайки от кулата. Островът е изоставен и остава така и до днес.

Гората Хоя в Румъния
Гората спечели репутацията

на паранормално място, благодарение на редовните съобщения за поява на НЛО и други странни явления. Смята се, че продължителния престой в гората може да предизвика гадене, обриви и замаяност. Разбира се, всичко това може да са просто градски легенди... ако не бяха снимките на неидентифицирани обекти, някои от които са признати за истински.

Овъртън Бридж, Шотландия

Мостът в град Дъмбъртън е известен: кучетата скачат от него надолу с главата, винаги от едно и също място. Обясненията са били мистични, докато специалистът по животинското поведение Дейвид Секстън изследва мястото и открива огромни количества урина от норки и мишки. Това вещество има силно въздействие върху кучетата, като ги кара да падат от моста.

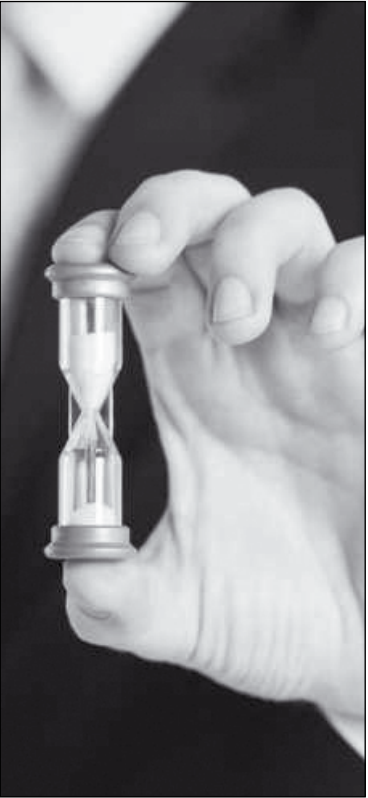
„Христос от бездната“

Създадени като част от художествена изложба през 1965 г., три статуи са потопени до дъното на Средиземно море. Направени са копия, едното от които е потопено край бреговете на Флорида. Огромни по своя мащаб, те надвисват над всеки човек, който се гмурка край тях, и изглеждат съвсем нереално на фона на бялото океанско дъно.



„Ръката на пустинята“ (Mano del desierto), Чили

7 признака на остаряване, които е възможно да не забележите



Годините слагат своя отпечатък бавно и не чак толкова забележимо. Някои бръчици са видими и с невъоръжено око, но други промени могат да са напълно изненадващи и когато ги забележите вече да е прекалено късно. Но, ако им обърнете внимание навреме, ще можете да отложите старостта.

Тук следват 7 такива признака. Когато ги познавате и забележите навреме, ще ви е по-лесно да се грижите за добрата си форма и навреме да реагирате на възрастовите изменения.

Ноктите стават чупливи

Ноктите са един от най-добрите показатели на здравето, на който обаче рядко обърщаме внимание. Изтънелите или пък обратното, удебелени нокти могат да разкажат много за вашето тяло. Силни и здрави нокти говорят за нормални нива на хормоните. С времето обаче ситуацията се променя. С възрастта производството на хормони намалява, от което ноктите могат да станат или прекалено крехки

или пък по-наслоени от обичайното. Тези промени обаче настъпват постепенно и често пропускаме този признак.

Промяна на цвета на косата

Всички знаем, че посивяването и побеляването на косата е един от видимите признаци на стареене. Има си и научно обяснение за този процес. С напредването на годините косата престава да получава меланин – пигментът, който я оцветява. Нивото на меланин съществено намалява, а накрая производството напълно спира. Тогава косата побелява напълно.

Влошаване на осанката

Силата и здравината на мускулите и ставите, а също и навичките ни влияят най-много на осанката. На млади години всички тези фактори играят в наша полза, но с годините ситуацията се променя. Гърбът не е толкова силен, а гръбначният стълб не може все така добре да поддържа тялото. Силата на мускулите и ставите намалява и ние започваме да се прегърбваме

и накланяме малко напред. И осанката ни не е права и стегната както преди.

Променя се режимът на сън

Забелязвали ли сте, че на млади години, независимо от това къде и колко сме спали, се събуждаме бодри и отпочинали. Но, постепенно става все по-трудно да лягаме късно и да се събуждаме свежи. С времето се променя цикълът на съня и започваме по-рано да чувстваме сънливост и съответно, по-рано да се събуждаме сутрин. Все по-често се случва да се събуждаме по няколко пъти нощем, а сънят ни вече не е толкова дълбок. Това са естествени изменения в организма.

Засилват се алергичните реакции

На млади години нашата имунна система работи много по-добре и по-ефективно. Дори и да имате алергия към нещо, организъмът по-лесно понася повече стимули и имунната система лесно се справя с повечето алергени. С времето обаче започват различни срывове

в имунитета и алергиите стават по-изразени и разнообразни. Специалистите съветват да обърнете навреме внимание на този признак.

Загуба на вкус

Върху нашите вкусови рецептори са разположени клетки, които се възпроизвеждат на равни интервали в защита на вкусовете ни усещания. С годините обаче регенерирането на вкусовите рецептори става все по-бавно, в резултат на което те могат да се притъпят и да загубят чувствителност.

Ходилата стават по-тънки

Те носят тялото ни през целия ни живот. Надарени са с по-твърда тъкан, благодарение на което можем да се движим и да държим тялото си в нужното положение. Стъпалата омекотяват походката ни и ни позволяват да се движим по наша преценка. Но, когато остаряваме тази твърда тъкан изтънява, а смекчаващата повърхност намалява. По тази причина започваме да изпитваме болки при по-дълго ходене.

„ОТКРИЙ ЕВРОПА“ С ВЛАКА

Инициатива на ЕК подарява бесплатно жп пътешествие из Стария континент на навършващите пълнолетие

Биколка на Европа с железницата ще получат като подарък около 15 000 младежи от държавите от Европейския съюз, които навършват пълнолетие през т.г. Инициативата е на Европейската комисия, която осигурява бюджета за заплащане на воаяжите. Пътешествията ще започнат това лято, като идеята е да се превърнат в традиция.

Кампанията за предоставяне на безплатно пътуване на младите хора е наречена „Открий Европа“ (Discover EU). Нейната цел е да се даде възможност на младежите да опознаят Стария континент, да се докоснат до неговите различни ценности и култури, а наред с това да се срещнат с техни връстници от отделните страни-членки. По този начин те ще научат повече за европейската идентичност и ще се засилва интеграцията между тях.

Щастливците, ще бъдат избрани чрез открит конкурс измежду всички граждани на ЕС, родени в периода 2 юли 1999 г. - 1 юли 2000 г. На късметлиите ще се предложи ваучер за жп билет Interrail*, който дава възможност да се пътешества из Европа в продължение на месец. Той може да се ползва 6 години и през този период трябва да бъде заменен за реален едномесечен билет на жп гара или онлайн. Младите хора, желаещи да участват в инициативата, трябва да кандидатстват чрез Европейския младежки

портал на Европейската комисия до 26 юни т.г. https://europa.eu/youth/discovereu_bg. Одобрените кандидати ще могат да започнат пътуването си между 9 юли и 30 септември 2018 г.

Системата ползването на единен превозен жп документ, валиден в повечето държави от ЕС, вече съществува и функционира добре. Затова Interrail е предпочетена, вместо да се създава нова. Друга причина от ЕК да я изберат е, че пътуването с влак е в унисон с политиката на ЕС да стимулира развитието на релсовия транспорт, който е щадящ за околната среда.

Участие в инициативата „Открий Европа“ вече са заявили над 30 железопътни компании, опериращи на Стария континент. Като член на мрежата на Interrail, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД участва в инициатива на Европейската комисия за предоставяне на безплатен билет за пътуване из Европа на младежи, навършили 18 години. За отдалечени държави и острови билетът за влак ще може да се замени с автобусен или фериботен.

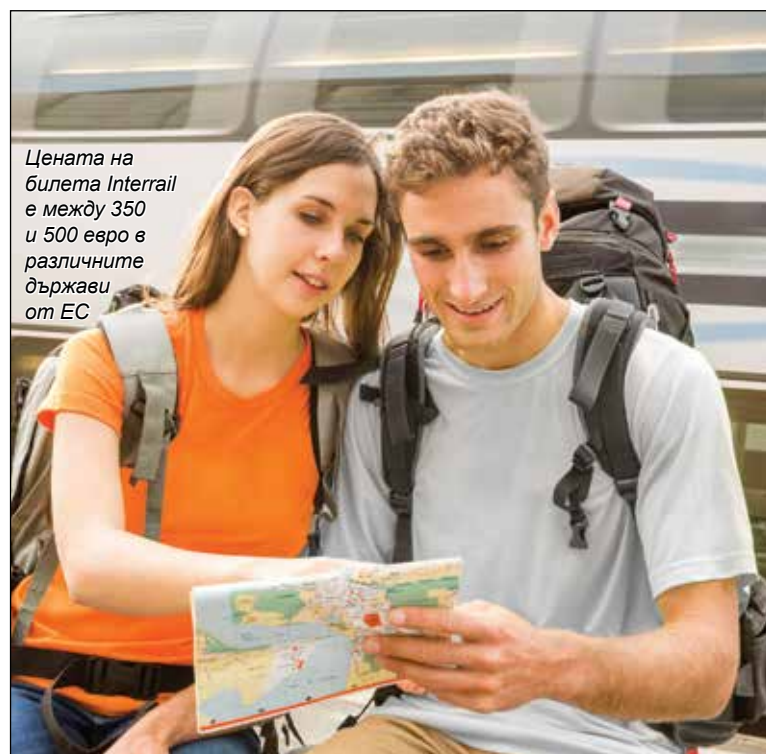
Идеята за безплатни жп младежки пътувания принадлежи на германците Винсент-Имануел Хер (29 г.), Мартин Шпеер (31 г.) и австрийския писател Роберт Менасе. Те я лансират за първи път 2014 г. Впоследствие я обсъждат с представители на Европарламента



и Еврокомисията и организират петиция за реализирането на проекта. Европейските политици го подкрепят, за да разбият стряскащото статукво. Социологическите проучвания сочат, че една трета от жителите на континента между 18 и 29-годишна възраст на практика нямат приятели и не познават никакъв човек от друга държава-членка. Очаква се кампанията да се превърне в европейска традиция. Дали догодина бюджетът за нея ще е още по-голям от одобрения за 2018 г. (12 млн. евро) ще определят евродепутатите. Размерът му ще зависи от броя на младежите, които ще заменят ваучера си за реални билети и от мащаба на отстъпката, която ЕК ще договори за големия брой превозни документи Interrail, които заплаща.

Ивайло ПАШОВ

* Interrail - жп билет, който се дава за многократно пътуване с влак в 30 държави в Европа. В т.ч. влизат и страните от ЕС, които понастоящем не са част от европейската жп мрежа. Това са Латвия, Естония, Литва, Малта и Кипър. Той е стартирал през 1972 г. като европейски билет за влак за младежи. Билетът Interrail сега е достъпен за всички възрасти и важи за пътуване в и през 30 различни страни в Европа. Младите хора на възраст от 12 до 27 години представляват най-голямата група пътници, които го ползват. През 2017 г. са издадени над 280 000 билета на европейски граждани. Най-популярните дестинации за пътниците на Interrail са Виена, Хамбург, Берлин, Прага и Будапеща.



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