



Проблеми

**ЕДНА ОТ ФРЕНСКИТЕ ГРЕШКИ
НА ЖП РАСТЕЖА** на стр. 3



Гледна точка

**ЗА ЗАТРУДНЕНИЯТА
ОТ ПЪРВО ЛИЦЕ** на стр. 4



С МЕТРО ДО „СЛАТИНА“ И ДО „ГЕО МИЛЕВ“

Нова станция и жп спирка ще се строят чрез публично-частно партньорство

Все още финансирането за това разширение не е осигурено, но столичани могат да бъдат сигурни, че след около четири години то ще започне, съобщи директорът на метрополитена проф.инж. Стоян Братоев. Идеята е да бъде удължен метролътч 3, който в момента е в строителство. Готви се проект за нови 7 км., пари за които навярно ще се търсят от Оперативна програма „Транспорт“. Трасето ще бъде с обща дължина 6 400 м. със седем метростанции с приблизителна стойност около 250 млн. лв. Общинският експертен съвет по устройство на територията към направление „Архитектура и благоустройство“ има последната дума от къде да преминава разклонението на третия лъч на подземната железница. Изработени са два варианта, които почиват на прогнозните данни за трафика в системата на масовия транспорт и развитието на метрото до 2040 г. Единият е в посока Орлов мост – The Mall, а другият „Орлов мост“ – бул. „Брюксел“. За крайният избор от значение са и различни други показатели, между които: дължина на трасето, брой на метростанциите, брой на дневните пътувания, средна скорост на пътник, общ пробег, дялово участие на трета линия в превозния процес и др. Това ще даде възможност да се прецени по кой от двата варианта е по-целесъобразно да продължи метрото след кръстовището на „Асен Йорданов“ и „Шипченски проход“, но и в двата случая актуална



обща връзка остава трета метролиния между „Овча купел“ и „Враждебна“. Първият вариант, както е популярен сред проектантите, включва търговски център „The Mall“ – бул. „Цариградско шосе“ – МФСЗ „Арена Армеец София“ – бул. „Асен Йорданов“ – ул. „Гео Милев“ – до бул. „Евлоги Георгиев“. При него метростанциите са пред търговски център, като трасето продължава по бул. „Цариградско шосе“, за да стигне до втората станция при ИГК „Родина“, ул. „Генерал Йордан Венедиков“. След това подземната жп линия следва бул. „Цариградско шосе“ и завива надясно по бул. „Асен Йорданов“. Следващата метростанция ще е разположена при МФСЗ „Арена Армеец София“ – бул. „Асен Йорданов“.

Веднага след това метрото ще спира при ул. „Асен Йорданов“ и „Слатинска река“, после при ул. „Гео Милев“ и ул. „Иван Димитров – Куклата“, след което трасето продължава по ул. „Гео Милев“. Според този вариант метростанция 6 е разположена при 93 СОУ „Ал.Теодоров-Балан“ (ул. „Гео Милев“ и бул. „Николай Коперник“), метростанция 7 при 31 СУ за чужди езици и мениджмънт „Иван Вазов“ (ул. „Гео Милев“ и бул. „Ситняково“). Тук се прави вливане в основното трасе преди кръстовището на „Орлов мост“. Общата дължина на трасето е около 6040 м.

Вторият вариант започва от бул. „Брюксел“ по ул. „Проф. Цветан Лазаров“ – бул. „Асен Йорданов“ – ул. „Гео Милев“ до бул. „Евлоги Георгиев“. При

него метростанция 1 е ситуирана на бул. „Брюксел“ и „Проф. Цветан Лазаров“ като трасето продължава по бул. „Цветан Лазаров“, след това завива надясно по бул. „Асен Йорданов“ 4. Следва метростанция 2 – на бул. „Проф. Цветан Лазаров“ при Крафт Мастер, метростанция 3 на бул. „Проф. Цветан Лазаров“ преди кръстовището с бул. „Асен Йорданов“, метростанция 4 при ул. „Асен Йорданов“ и река „Слатинска река“, метростанция 5 при ул. „Гео Милев“ и ул. „Иван Димитров – Куклата“, след което трасето продължава по „Гео Милев“ до метростанция 6 – 93 СОУ „Ал.Теодоров-Балан“ (ул. „Гео Милев“ и ул. „Николай Коперник“). Последната седма метростанция е при 31 СУ за чужди езици и мениджмънт „Иван Вазов“. И тук вливането в основното трасе става преди кръстовището на „Орлов мост“. В този случай дължината е 5800 м.

Общото между двата варианта е еднаквият брой на метростанциите. При първият обаче трасето е по-дълго с 240 м., но пътниците са с 3732-а повече. Това

На стр. 5

ИЗМЕНЕНИЯТА В ЗЖТ СА В УНИСОН С ЕВРОПЕЙСКИТЕ ДИРЕКТИВИ

От Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията излязоха с официална позиция във връзка с внесените изменения в Закона за железопътния транспорт. Повод са твърдения, тиражирани в медийното пространство, които правят неверни тълкования и интерпретации на приетите изменения в него. Припомняме, че една от причините, за да бъдат направени такива корекции е и напомнянето на Европейската комисия, че страната ни има два месеца, за да извърши транспонирането, пряко засягащо

безопасността на движението в жп транспорта. Според директивата страните-членки трябва да създадат независим орган по безопасност, както и такъв за разследване на инцидентите. Изисква се също отговорностите по безопасност да бъдат разпределени между различни органи в сектора, за да не се прекриват. Освен това в закона са направени още промени, които попадат под недотам коректни атаки. Затова дословно публикуваме официалната позиция на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

„Във връзка с появили се спекулации, засягащи измененията в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) информираме, че действащият закон предвижда Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НЖИ) да управлява предоставеното ѝ имущество – публична и частна държавна собственост (чл. 9, ал. 4 от закона). С публикуването за обществено обсъждане проект на Закон за изменение и допълнение на ЗЖТ се допълва текста на чл. 9, ал. 4, като изрично се посочва, че Министерският съвет е органът, който с решение пре-

доставя на НЖИ държавни имоти – публична и частна държавна собственост. Предложението за обществено обсъждане законопроект не съдържа абсолютно никакви текстове за „директно прехвърляне на терени – публична държавна собственост, на железопътни предприятия, без решение на Министерския съвет“, както се твърди в публикации, цитирайки Гражданска инициатива „За обществен и релсов транспорт“.

Предложеният текст, на първо място засяга само и единствено НЖИ, която по закон е управител на железопътната инфраструктура – публична държавна собственост, а не железопътните предприятия.

На второ място, в противовес на твърденията в публикациите, законопроектът изрично посочва, че само и

На стр. 5

Разписание

ХОЛАНДСКИТЕ ВЛАКОВЕ С ПО-ГОЛЯМА ЧЕСТОТА



Холандските пътнически влакове ще пътуват много често през следващата година. 40-те железопътни превозвача, които оперират в страната, планират техните състави да изминат около 160 млн. влак-километри. Това е много повече от предишния пик в жп превозите, регистриран през 2003 година, когато те пропътуваха за година 125 млн. влак-километра.

Планираната рекордна честота на жп комуникациите става ясна от наскоро оповестения нов железопътен график. Той е изготвен от държавната компания ProRail, която управлява железопътната инфраструктура на Холандия, на базата на подадените от превозвачите заявки. Новото разписание влиза в сила от 10 декември т.г.

Междуградските влакове между Амстердам, Утрехт и Айнховен за първи път в историята на холандските железници ще се движат през 10-минутен интервал. Освен това държавния жп превозвач NS увеличава периодичността на пътуване на съ-

ставите по маршрутите Розендал - Улисинген, Гронинген - Асен, Алфен ан де Рейн - Гауда, Лееварден - Мепел и Утрехт - Хаутен Кастелум.

От новия график се разбира, че с влизането му в сила железопътната компания Syntus (дъщерно предприятие на оператора Keolis) ще поеме обслужването на няколко регионални маршрута, по които досега оперираха композиции на монополиста NS. Съставите на частния превозвач вече ще пътуват по трасетата Зволе - Енсхеде и Зволе - Кампен. Успешно реализираната електрификация на участъка Зволе - Вирден и на разклонението до Кампен поз-



волява по тях вече да се движат модерни тривагонни електрички FLIRT, закупени от швейцарския жп производител Stadler.

Документ свидетелства още, че от догодина ще бъде разкрита нова трансгранична жп комуникация между градовете Хенгело (Холандия) и Билефелд (Германия). Маршрутът ще се обслужва от жп оператора Eurobahn (отново дъщерно дружество на Keolis) с електрически състави FLIRT 3.

Ръстът в обема на пътническите превози води до изчерпване на пропускателната възможност в много части на жп мрежата на Холандия. Това важи особено за гъсто населената градска агломерация Рандстад, включваща Амстердам, Хага, Ротердам и Утрехт. Затова ръководството на NS и ProRail, подкрепени от другите транспортни организации, призоваха правителството на страната да увеличи финансовата подкрепа за железниците с 1 млрд. евро годишно. Тяхното становище е, че тези средства ще помогнат да не се допуснат проблеми в пътническите превози на огромния урбанизиран район Рандстад през близките години.

Екология

AAR С АПЕЛ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ПАРНИКОВИЯ ЕФЕКТ

Асоциацията на американските железници (AAR) призова за намаляване на изхвърляните в атмосферата парникови газове чрез по-активното използване на железопътния транспорт. Апелът ѝ е аргументиран с вече регистрираните положителни резултати.

От AAR цитират данните на държавната Агенция за опазване на околната среда на САЩ (EPA), че през 2015 г. товарните влакове в страната са произвели едва 0,6 процента от общия обем парникови газове на Съединените щати. Много малък е делът и на парниковите емисии, генерирани от транспортната индустрия като цяло - само 2,3

процента. За сравнение товарните камиони отделят с над 10 пъти повече вредни емисии, които допринасят за засилването на парниковия ефект.

Според Федералното управление на железниците на САЩ с влаковете се извършват над 40 на сто от товарните превози в страната, а с автомобилния транспорт около 23 на сто. От EPA посочват, че дела на целия транспортен отрасъл в „производството“ на парникови газове е 26,9 процента. Най-голям техен генератор са щатските енергийни и промишлени предприятия, които са отговорни за 73,1 процента, твърди отчетът на EPA.

Оценка на специалисти на AAR сочи, че ако още 10 процента от превозваните товари бъдат преориентирани от автомобилния към релсовия транспорт ефектът ще е съпоставим с посадването на 400 млн. дървета. Това би позволило икономия на гориво от около 5,7 млрд. литра годишно и с 15 млн. тона съкращаване обема на изхвърляните в атмосферата парникови газове.

В доклад на Асоциацията на американските железници се отбелязва, че икономията е обусловена от увеличението на горивната ефективност на съвременния товарен подвижен състав. Изследванията сочат, че през 1980 г. жп композиции са превозили 1 тон карго на 100 км разстояние, изразходвайки около 1 литър дизел (разпределен спрямо товара горивен разход). Към 2016 г. същата тази нафта вече е достатъчна за транспортиране на стоките и материалите с влак на дистанция 199 км. Това означава, че от 80-те години до днес горивната ефективност на американския жп транспорт се е повишила с 99 процента (най-значителен е скокът ѝ от 2000 г. досега - с 18 на сто).



Обслужване

И Пекин с експреси на магнитна възглавница



До няколко седмици в китайската столица ще бъде открита линия за влакове на магнитна възглавница тип Maglev. Тя е с дължина 10,2 километра и свързва западните предградия Ментугу и Шийджингшан с центъра на Пекин като прави връзка и с линия 1 от метрото на града.

По маршрута вече са изградени осем гари, разположени на колони, извисяващи се над земната повърхност. Самото трасе също е надземно. Предвижда се съставите Maglev да се движат по него със скорост 110 км/ч. Те са 6-вагонни и могат да превозват до 1 032 пътника. Очаква се ежедневно да превозват по 160 000 души.

Технологията, която стои в основата на задвижване на тези влакове се нарича магнитна левитация (Magnetic levitation - оттам и съкращението Maglev). При нея системата от противоположни магнети между корпуса и жп трасето създава въздушна възглавница и съставите се движат на около 10 см във въздуха над релсовия път. Друга система електромагнети ги ускорява. При това положение влияние върху скоростта им оказва само съпротивлението на въздуха. Наред с възможността за достигане на много високи скорости, преиму-

ществата на технологията са и: по-комфортно и тихо возят, икономичния разход на електроенергия, липса на триене и на бързо износващи се части, а оттам и „вечното“ трасе. Единствените недостатъци са много високата стойност на оборудването за формиране на силното магнитно поле и тяхната технологична сложност.

В момента експериментални линии за магнитно-левитиращи състави има в Германия, Япония и Китай. Единствено Поднебесната империя обаче използва влакове Maglev за редовни пътнически превози. През 2004 г. китайците откриха 32-километрова линия за такива състави (произведени по лиценз на Siemens) между летище „Пудонг“ и центъра на 16-милионния Шанхай. Те развиват до 431 км/ч и преодоляват разстоянието за 7 до 8 минути. През май м.г. бе представено и първото Maglev трасе, изцяло китайска разработка. То се намира в град Чанша, провинция Хунан и свързва южната жп гара на населеното място с близкото летище. Именно там преминаха тестове, предназначени за Пекин нови състави на магнитна възглавница.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЕДНА ОТ ФРЕНСКИТЕ ГРЕШКИ НА ЖП РАСТЕЖА

Скоростните железопътни комуникации на Франция не веднъж са били обект на внимание на нашето издание. Давали сме ги като пример за технологични иновации и удачни политики, а понякога сме критикували някои от грешките на растежа им. Замисляли ли сте се обаче, че доста по-рядко сме се фокусирали върху товарния жп транспорт на Пятата република. Причината е, че той драстично изостава в развитието си спрямо пътническия. Дотолкова, че за превозите на някои основни типове сезонни товари френските железници не могат да предложат... собствени вагони...

В иначе модерната Франция трансферите на товари с железопътен транспорт заемат много по-малък дял отколкото с товарни автомобили и с речни кораби по вътрешните водни пътища на страната. Освен това влаковите превози на редица стоки, селскостопански култури и материали се оказват значително по-скъпа алтернатива от камионите и плавателните съдове.

Показателно в този план е, че френските държавни железници (SNCF) нямат нито един вагон-зърновоз в своя железопътен флот. Ето защо транспортирането на зърно по жп мрежата се извършва единствено от частни карго превозвачи. Някои компании като аграрния производител Groupe Soufflet, пък имат собствен вагонен парк. За сравнение цитираното дружество разполага със 130 вагона за зърнени товари.

Уви, за частните оператори организирането на превози по жп мрежата на Франция е дългогодишен проблем. Тъй като SNCF управлява жп линиите (чрез дъщерно дружеството) те

предварително трябва да се договарят с монополиста за графика на движение. Обикновено на частните логистични дружества се налага да заявяват превози на товари с влакове поне 3 месеца по-рано. А от държавната мегакомпания зависи в крайна сметка колко товарни влака и кога ще им разреши да преминат по определения маршрут. Отделно частните компании водят преговори и с частните жп оператори, предлагащи локомотивна тяга.

В същото време планирането на карго трансфери с кораби по реките се осъществява много по-лесно. Речните баржи могат да бъдат наети месец преди планираната „експедиция“. А с автомобилния транспорт това е възможно още по-оперативно.

Цените на товарните трансфери с различните видове транспорт също не са в полза на железниците. Най-евтино във Франция е изпращането на стоки с речните кораби, а най-нерентабилно – с товарните жп композиции.

Като пример отново ще приведем стойностите за превоза на



Френският бизнес е готов да инвестира в модернизацията на товарната жп инфраструктура

един от важните товари - зърнените култури. Транспортирането им между депото Ножан сюр Сена и пристанище Руан (разстоянието между тях по вода, жп и шосейната мрежи е от 260 до 350 км, според избраните маршрути) с речни баржи струва 10 евро/тон, с автотранспорта – 13 - 15 евро/тон, а с железница – 15 - 18 евро/тон. При това жп транспортирането по тези цени е възможно само в случай на предварително сключен договор, иначе излиза още по-скъпо.

Това са причините френския железопътен карго транспорт да не е достатъчно конкурентноспособен на речния и автомобилния. Транспортните експерти отбелязват, че му липсва тяхната гъвкавост и опции за бързо организиране и изпращане на товарите. И не случайно е най-пренебрегвания. Само 5 на сто от ечемика и пшеницата, доставяни в порт Руан, пристига с влакове. Оставалите 95 процента идват с баржи и камиони.

Настоящите реалности са следствие от сгрешената политика за развитие на релсовите транспортни комуникации на френските власти. През 80-те години на миналия век в страната е даден приоритет на пътническите влакови превози. В резултат е извършената мащабна модернизация на жп линиите и повечето са приспособени за осъществяване на скоростно движение на влаковете-стрели TGV. Проектът поглъща значителни финансови средства и затова осъвременяването на останалата част от железните пътища на Франция е реализирано по-ограничено. По-късно тези второстепенни линии са прехвърлени за поддръжка на регионалните власти. Те от своя страна се оказват по-заинтересовани да финансират пътническите направления.

Френските транспортни експерти отбелязват, че и днес пътническите жп трансфери се развиват приоритетно от държавата. Причините са не само икономически, но и политически – има заинтересованост от уве-



Вътрешният воден транспорт е най-евтин и предпочитан от френския бизнес



Вагони за превоз на зърно на частния агропроизводител Groupe Soufflet

личаване на мобилността сред французите.

На фона на толерирането на пасажерските жп комуникации, на товарните влакове е много сложно да се „вклиняват“ в изключително плътния пътнически жп трафик. Ето защо и по-голямата част от карго трансферите с железниците се осъществяват през нощта.

Засега френското правителство сякаш няма сериозни намерения да променя статуквото. Появиха се редица информации, че властите планират да разширят мрежата от вътрешни водни пътища чрез изграждане на още плавателни канали. Те трябва да свържат френските портове и реки със съседните държави и ще стимулират експорта и импорта на стоки. Ала за промени в сегмента на карго жп транспорта

не се анонсира нищо конкретно.

Надежда дават инициативите на частни компании от леката промишленост и аграрния сегмент. Те виждат големи перспективи в развитието и на речните, и на железопътните превози. По отношение на жп транспорта бизнесът има предложения да модернизира много от изоставените товарни жп трасетата във френските департаменти. В ход са преговори с властите за частни инвестиции в тях срещу правото им за използване и с други крупни товароизпращачи, които да подпомогнат „възкресяването“ на тази жп инфраструктура. В някои региони споразуменията вече са постигнати и от SNCF са се ангажирали да модернизират трасетата през следващите 5 до 7 години.

Ивайло ПАШОВ



Товарният жп транспорт на Франция драстично изостава в развитието си спрямо пътническия



Във Франция товарните превози с воден и автомобилен транспорт са по-изгодни от влаковите

Гледна точка

ЗА ЗАТРУДНЕНИЯТА ОТ ПЪРВО ЛИЦЕ

Христо Иванов – локомотивен машинист

Работата на локомотивния персонал е свързана с извънредно голямо психическо напрежение. Но някои от причините за това могат много лесно да се отстранят. И то без да е необходимо да се инвестират сериозни средства, а в някои случаи само с подобряване на организацията. Значителна част от възможните решения на проблемите, описани по-долу са в резултат на наблюденията и затрудненията, които различни колеги срещат по време на път. А предложенията, които са направени са плод на съвместните ни усилия и желанието на всички сигурността да се подобри. С какви затруднения локомотивните машинисти се сблъскват постоянно във всекидневие си?

Непрекъснати корекции на графика за движение.

Веднага искам да отворя скоба, че те са неизбежни. Причините са различни. Но основната е, че често се правят инфраструктурни ремонти. Наистина, за тях се съобщава с телеграми, в които са описани корекциите за движението на многобройните влакове, пътуващи по националната жп мрежа. Не са изключени случаите, когато корекцията на определен влак завършва със забележката: „и продължава по коригираното си разписание...“. Но предишната поправка може да е била направена месец или два по-рано. Всичко това много затруднява безпроблемното запознаване на локомотивния персонал с актуалната пътна обстановка, която засяга влаковите композиции, обслужвани по време на конкретно дежурство. В действителност решението на проблема не е чак толкова трудно.

В сайта на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД може да се види разписанието на всички влакове - от начална до крайна гара,

заедно с останалите актуални корекции. Абсолютно по същия начин, на страница в интернет е възможно те електронно да се качат, но във вида, в който са дадени в книжка разписания – с допустими скорости, състав и др., като се посочат конкретните маршрути от начална до крайна гара. За по-голяма яснота и улеснение, номерата на влаковете, които са с коригирано разписание могат да се отбелязват с червен цвят. Нужно е всеки превозен наряд да е снабден с компютър и принтер. Така началникът на влака, в два екземпляра, ще има възможност да разпечатва разписанията на влаковете, които ще обслужва, с нанесените върху тях последни корекции. За да може единият да остане за него, а другият - за машиниста, като екземплярът за машиниста му се предава срещу подпис в придружителния лист.

Сигнализиране на местата по железния път с ограничение на скоростта.

Правилното сигнализиране на местата с ограничение на скоростта е едно от най-важните по отношение на безопасността на движението. Във връзка и с това могат да се направят някои изменения:

Едното от тях е цифрите на табелите, уведомяващи за ограничението, да се изработят от светлоотразителен материал. Всички сме виждали как добре светят с отразена светлина наклонените участъци по железопътната мрежа, както и светлоотразителните ленти по дрехите на някои пътници или колеги. Така че няма как да не си зададем въпроса - защо така не светят и цифрите на табелите? Нали ще се виждат много поотдалеч и значително по-добре при всякакви метрологични условия, дори при навалял сняг. За локомотивния персонал



най-важното е именно цифрите да са с отразена светлина. Такъв визуален ефект обаче не се получава при светлоотразителна табела, когато цифрите на нея са черни. Те се открояват на светещия с отразена светлина фон на табелата, но тъй като самите не светят трудно се виждат.

Решението е - от едната страна на черните цифри да се залепи светлоотразителна лента или да се монтира тясна лента от светлоотразителна ламарина, каквато се използва при наклонените участъци. На указателните табели тази лента или ламарина трябва да е оцветена в жълто, а на табелите на предсигнала, когато намалението започва - в бяло. Така ще се получи отличен контраст с белия, съответно жълтия и жълтозеления фон на табелите. По този начин всяка цифра ще има и черни, и светлоотразителни компоненти, което хем не нарушава традицията, хем изключително увеличава видимостта през тъмната част на денонощието и при лоши метеорологични условия.

Във връзка със сигнализирането на местата с ограниче-



Локомотив 05.01

ние на скоростта е полезно да коментираме и случая, когато от ограничение с по ниска скорост директно следва ново, но с по-висока скорост. В такъв случай второто ограничение се отбелязва само с табели в началото и в края му - без указател и предсигнал. Но ако по някаква причина табелата за начало на ограничението е паднала или е силно наклонена, локомотивната бригада ще забележи само табелата за край на ограничението с по ниска скорост и няма как да разбере, че навлиза в нов участък с други скоростни показатели. В такъв случай ще обслужва влака със скорост по книжка-разписание, с всички изключително опасни последици от това.

Доброто решение е ограничението с по-висока скорост да се сигнализира също с указателен и предсигнален знак. Така локомотивната бригада предварително ще е предупредена, че отива към нова пътна ситуация.

Допълнително сигнализиране за железопътни спирки.

Генератор на наистина много

неприятни емоции е когато се налага да се търси неосветена спирка през нощта, особено при лошо време. Решението на проблема е въвеждането на указателен знак - спирка като допълнение на табелата за спиране на предсигналното спиращо разстояние. Такива места може да се обозначат с допълнителни триъгълни табели, с бели и с жълти светлоотразителни цифри, поставени съответно на 400, 300 и 200 метра преди мястото за спиране. Тези табели, заедно с светлоотразителните указатели за спиране на пътническия влак в началото и в края на перона, ще направят намирането на спирката безпроблемно дори и при най-неблагоприятните метрологични условия.

Така чрез не толкова сложни решения могат да се отстранят сериозни експлоатационни проблеми. По този начин не само ще се намали психическото натоварване на локомотивните машинисти, но и ще се гарантира по-голяма безопасност и сигурност на движението.



Гара Батановци

С МЕТРО ДО „СЛАТИНА“ И ДО „ГЕО МИЛЕВ“

От стр. 1

означава, че по отношение на ползването на градския транспорт, той е и по-предпочитан от другия. Според експертите има повече достоинства от втория. Единствено му отстъпва заради по-високата скорост на автомобилите, които се движат по второто направление. Това говори и за по-малко изгубено време в пътуване, твърдят специалистите. Така че при обсъждането кой от вариантите е по-подходящ, мнението на експертният съвет е натежало за приемането на вариант 1 - от „Орлов мост“ до The Mall.

Започва изграждането и на нова метростанция между кв. „Обеля“ и бул. „Сливница“, което за пръв път ще стане чрез публично-частно партньорство. Според председателя на столичния общински съвет Елен Герджиков, инвеститорът е с намерение да строи в района жилищен комплекс с църква, болница, детски градини, търговски центрове. Пряката връзка с метрото не само ще подобри условията за живот на бъдещите му обитатели, но и ще вдигне цените на имотите. Участието на частния инвеститор ще е в размер на около 12 млн. лв. под формата на строителство. Предложението е на американски фонд, чиято визия е комплексът



да е разположен в района на Бакърена фабрика между ж.к. „Люлин“ и ж.к. „Обеля“. Новата метростанция ще струва около 25 млн. лв. и ще е собственост на Метрополитена.

Още през 2003 г. в Общия градоустройствен план на София са заложени част от конструкциите на тази вътрешна спирка, припомни инж. Братоев. По прогнозни данни през станцията дневно ще преминават между 7 000 и 10 000 пътници. Тя ще се превърне в интермодален транспортен възел тъй като е в съседство с международната железопътна линия за Белград. На това място ще е разположена и бъдещата жп гара „Обеля“, която ще е

крайна за влаковете, идващи от Елин Пелин и преминаващи през Централна гара София. В района ще има и автогара, като по този начин ще се оформи единен транспортен възел, е мнението на главния архитект на София Здравко Здравков. Близката жп гара ще свързва депото за влаковете от метрото в „Обеля“ с втората метролиния.

Има изготвен проект за още една метростанция на околовръстно шосе при ИКЕА, съобщи инж. Стоян Братоев. Но собствениците на голямата международна търговска верига все още не са потвърдили финансирането й. До този момент са вложили средства само в проектиране.



ИЗМЕНЕНИЯТА В ЗЖТ СА В УНИСОН С ЕВРОПЕЙСКИТЕ ДИРЕКТИВИ

От стр. 1

единствено Министерският съвет е органът, който предоставя на НКУЖИ имоти – публична и частна държавна собственост.

И трето – предоставянето на имотите, което се извършва с решение на Министерския съвет, не е самоцелно, а само за изпълнение на предмета на дейност на управителя на железопътната инфраструктура.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията остава открито за обсъждания по посочения законопроект, като предмет на обществено обсъждане са документите, които могат да бъдат намерени на официалната интернет страница на министерството, а не несъществуващи текстове. Ние не открихме текстове със съдържание, което да е идентично или близко до

твърденията в публикациите. Не бихме желали и да коментираме правните познания на представителите на неправителствения сектор. Само призоваваме за отговорно, професионално и

ангажирано отношение към българското и европейското законодателство, в частност Закона за железопътния транспорт.”

Страниците подготви:
Мая Димитрова



ФОТОКОНКУРС

CER кани за участие любители фотографи



Общността на европейските железници и инфраструктурни компании (CER) организира Европейски железопътен фотографски конкурс, в който могат да вземат участие и любителите на железопътния транспорт в България. Целта на конкурса е да стимулира творческото мислене на пътуващите с влак и да разпространи човешкия и позитивен имидж на железниците в Европа. От изпратените фотографии ще бъдат отличени 12 снимки, подчертававащи темата на фотографския конкурс „Железниците - транспортиране на хора и стоки през границите“, които ще бъдат представени на Европейските железопътни награди CER/UNIFE на 20 февруари 2018 г. в Брюксел.

Желаещите да участват в конкурса могат да изпратят своите снимки на официалната интернет страница на CER на следния електронен адрес: <http://www.cer.be/forms/railway-photography-contest>. На него участниците трябва да попълнят регистрационна форма за конкурса, а за всяка от снимките е необходимо да бъдат посочени дата и място на заснемането й.

Крайният срок за изпращане на снимките е 1 декември 2017 г.

Фотографиите на печелившите участници ще бъдат публикувани на официалната интернет страница на CER (<http://www.cer.be/>) с посочени имена на фотографите и техните държави като отличените в съревнованието ще получат парични награди.

Участниците в конкурса трябва да се съобразят със следните условия:

- В състезанието се приемат до пет фотографии, които са направени само в страните-членки на Европейския съюз и Албания, Босна и Херцеговина, Грузия, Македония, Молдова, Черна гора, Норвегия, Сърбия, Швейцария, Турция и Украйна;
- За участие в конкурса ще бъдат приемани снимки с висока резолюция (с ширина поне 1600 пиксела). Препоръчителен е хоризонтален jpeg формат;
- Допуснатите снимки не трябва да изобразяват конкретно разпознаваеми влакове и търговски компании;
- Необходимо изискване към участниците, е да притежават всички права върху представените фотографии, като гарантират, че те са техен оригинален труд, който не нарушава нечие авторско право;
- При снимки, на които присъства разпознаваемо човешко лице, се изисква специалното писмено разрешение на заснетия. Получаването на разрешение е задължение на участника в конкурса, а разрешението се представя в случай, че снимката бъде наградена.



Общността на европейските железници и инфраструктурни компании (CER) е създадена през 1988 г. CER представлява интересите на своите членове пред Европейския парламент, Европейската комисия и Съвета на министрите на ЕС, както и пред други институции, формиращи европейската политика за железопътния транспорт. Основните цели на CER са защита на интересите на железопътните компании-членки и приоритетно развитие на жп транспорта в Европа, като един от най-сигурните и екологични видове транспорт.

Към настоящият момент в Общността членуват над 80 компании оператори и инфраструктурни управители от страните-членки на ЕС. Припобяме, че „Холдинг БДЖ“ ЕАД е пълноправен член на CER и активно участва в дейността на Общността.

МУШМУЛАТА



От най-дълбока древност мушмулата се ползва за храна и лекарство. Според исторически данни, плодът е бил култивиран още 1 000 години пр.н.е. в Китай и Азия.

Дивата мушмула е била позната и на древните траки. Днес плодът се отглежда в най-големи количества в Калифорния (САЩ), Япония, Испания, Южна Франция и Италия.

Съдържанието на мушмулата включва голямо количество скорбяла, целулоза, пектинови вещества и органични киселини (преобладават ябълчената, ли-

монената и винената, а в омекналите плодове, вследствие на започналата ферментация, има и оцетна). Захарите в плода са за сметка на фруктоза и глюкоза, което прави мушмулата подходяща храна за диабетици.

Витаминният състав включва витамин С, каротин, витамин В1 и В2. Плодът съдържа и минерални соли – калий, калций, фосфор, магнезий, желязо и натрий. Хранителната стойност на мушмулите е равна на тази на ябълките и крушите.

Лечебното действие на плода е било познато още на лекарите от древността. Много лекари от Средновековието на-

пример, са смятали мушмулата за добра храна, която пречиства кръвта и стимулира растежа при децата. Сега е известно, че плодът действа стимулиращо на жлезите с вътрешна секреция и се препоръчва при отслабване на функциите им.

Мушмулата оказва и общо успокоителен ефект върху нервната система. Най-популярното приложение на плода е в качеството му на средство, укрепващо функцията на дебелото черво и подобряващо храносмилането. Доброто лечебно действие на мушмулата се свързва с танина от плода. Той се явява дезинфекционно средство за червата. Зрелите плодове имат подчертано диуретично действие и са подходящо лечебно средство при възпаление на бъбреците и пикочните пътища. Наличието на голямо количество органични киселини в плода подпомага дейността на черния дроб и на жлъчката, и влияе върху нормалните функции на кръвоносната и нервната система.

ПОЛЕЗНИ СЪВЕТИ ЗА ДОМА

Всяка домакиня има своите малки трикове, които често я спасяват в битови ситуации. Споделяме няколко полезни съвета, които да превърнете във ваши трикове.

Ако на дървената ви маса се е образувало кръгче от чашата с напитка, лесно може да го премахнете, като го потъркате с памучна кърпа, върху която предварително сте капнали малко растително масло.

Обувките от набук и велур се поддържат по-трудно и със специални спрейове, гъбички. Ако в дадения момент не разполагате със специална гъба, може да премахнете несъвършенствата с помощта на обикновена гумичка за триене. Разбира се бъдете внимателни и не натискайте.

Понякога на вълнените палта или тези, които са от вискоза се образуват малки топченца. Ако не разполагате със специална

машинка за тяхното почистване, може да ги премахнете с помощта на пемза.

Кожените чанти в тъмни цветове ще станат отново лъскави, ако ги забършете с памучен тампон, върху който предварително сте капнали лимонов сок.

Кожените якета, поли, аксесоари и панталони, могат да възвърнат своя свеж вид, ако ги избършете с памучен парцал и малко глицерин.

Тъмните дрехи могат да запазят цветовете си за по-дълго време, ако към края на прането добавите към водата малко ко-

личество оцет. След 10 минути може да ги изплакнете.

Ако циповете на дрехите ви не се отварят лесно, натъркайте ги с твърд сапун.

За да премахнете неприятната миризма от обувките, в две памучни чисти парцалчета сложете малко количество сода за хляб. Завържете ги с конец и ги поставете за няколко часа в обувките.

За да премахнете неприятната миризма на риба или чесън от ръцете си, трябва да ги натъркате със сол, а след това да ги измиете с вода и сапун.



ЗАЩО ИЗГЛЕЖДАТЕ ПО-СТАРИ ОТКОЛКОТО СТЕ?



Нездрословните навици са това, което ви прави сякаш по-възрастни отколкото сте. Така че е време да се отървете от тях и да възвърнете младостта и здравословния си външен вид.

Лягат си твърде късно

Графикът на съня е нещо много важно за здравето ви. А липсата на сън е нещо, което преждевременно може да ви състари. Сънят е времето, в което клетките на кожата ви активно се регенерират, а лишавайки тялото си от сън, лишавате и възможността на кожата ви да се възстанови.

Прекалявате с тена и забравяте за

слънцезащитната козметика

Манията за шоколадова кожа е нещо, което може да доведе до състарения ви външен вид, особено ако забравяте да използвате слънцезащитна козметика. Прекомерното излагане на слънце води до изсушаване на кожата, загуба на еластичността ѝ и като цяло нездрав външен вид. Забелязали ли сте как млечно бялата кожа изглежда гладка и свежа, а хората с твърде много тен буквално изглеждат прегорели и състарени. Освен това излагането на слънце ускорява процеса на образуване на бръчки.

Забравяте да консумирате пресни плодове

Повечето хора не се сещат да си купуват плодове, а дори и да са си купили, забравят да ги консумират. А плодовете са основен източник на витамини, важни за здравето на кожата ви и като цяло за общото ви здравословно състояние.

Консумирате твърде много захар

Захарта не само може да се отрази негативно на телото ви, но може да увреди и кожата ви. Образоването на петна, акне, прекомерното омазняване на кожата са проблеми, често причинени

от прекаляването със захарта. А проблемният външен вид на кожата ви сякаш ви прави да изглеждате по-възрастни.

Пушите и пиете

Това са два от най-вредните в здравословно отношение навика, които неминуемо водят до състарен външен вид.

Прекалявате с мимиките

Има хора, които изглеждат като статуи, сякаш оперирани от емоции, но пък изглеждат с 10 години по-млади отколкото са. А има и много емоционални и експресивни хора, които ежедневно правят всевъзможни мимиките, които ускоряват появата на бръчки и ги правят да изглеждат сякаш по-стари.

Мармалад от мушмули

Необходими продукти:

3 кг мушмули
1 кг захар
карамфил
канела

Начин на приготвяне:

Сварете леко мушмулите, за да омекнат. След това ги смачкайте в гергир, за да прецедите само меката част, а люспите и семките да отстраните. Към получената каша добавете 1-1/2

чаша от водата и захарта. Оставете да ври на среден огън. След около 30 мин. сложете и съвсем малко карамфил и канела.

Варете сладкото, докато се сгъсти така, че лъжицата да оставя следа отгоре. Напълнете бурканчетата, докато сладкото е още топло и затворете след като се охлади. Сладкото е подходящо за всякакви рула, кексове, получената каша добавете 1-1/2



Рецепти с мушмули

Рецепта против възпалени венци:

Запарка от сушени плодове се използва за гаргара при възпаление на венците. Запарката се прави по следния начин: Взимат се 20 сушени мушмули, които се поставят в дълбок съд и с заливат с 500 мл вряла вода. Съдът се захлупва и престоява така 4 часа, след което течността се прецежда. С нея се жабури 4-5 пъти дневно. Течността се съхранява в хладилник.

Рецепта при възпалено гърло и раздразнена кожа:



Отварата от листата на мушмулата, събирани по време на цъфтежа, има кръвоспиращо и противовъзпалително действие. Използва се и за гаргара при простуди, протичащи с възпаление на гърлото. Външно се прилага при възпалена кожа.

Отварата се приготвя по следния начин: 20 листа от мушмула се заливат с 500 мл вряла вода и се варят 10-12 мин. Отварата се прецежда и се оставя да изстине. С нея се жабури 3 пъти дневно. При възпалена кожа се взима напоено памуче и с него се обтриват проблемните области.

12 ХИТРИ НАЧИНА ДА НАПРАВИМ ДЕТЕТО ПОСЛУШНО

Перфектна дисциплина без наказание или принуда? Възможно е и дори лесно!

Психотерапевтът и доктор по психология Гордън Нойфелд предлага 12 практични начина да формираме добро поведение у детето, а също така да затвърдим емоционалното му здраве и да опазим неговата обич. Ето кои са те.

- Създайте рутинни ритуали, като съвместни обеда и вечери, вечерни разходки или излети. Всичко това засилва вашата обич и дава на детето чувство за стабилност, което се отразява и на поведението му.
- Приемете отговорността да защитавате детето от неприятности. Ако не искате да се намесвате по време на спор между деца, уверете се, че около тях няма предмети, с които те да си посегнат и да се наранят.
- Общувайте с детето си, водени от добрите си намерения. Не забравяйте, че детето иска на първо място да бъде добро за най-близките си хора на света.
- В случай на проблемна ситуация, винаги наблегнете на добрите си отношения с детето. Каквото и да стане, то трябва да знае, че го обичате и цените.
- Преди да дадете инструкции, се уверете, че сте привлекли вниманието на детето. Ако едно дете прави нещо, трябва да се поинтересувате

от занимането му, да се включите в него за кратко, да установите контакт с очите, да му отвърнете с усмивка или кимване.

В контекста на добрите отношения с детето, се отнесете с внимание към желанията му.

- Категоричните забрани ще породят единствено съпротива. Разсейте гнева на детето. Задълбочаването на конфликта не спомага детето да си вземе поука. Обсъдете какво се е случило по-късно, когато емоциите и на двете страни са се успокоили.
- Режисирайте поведението на детето - вместо упреци и обвинения, предложете изход от трудната ситуация.
- Не драматизирайте около проблемните моменти повече, отколкото е необходимо. Да натяквате едно и също нещо е безсмислено.
- Децата не са в състояние да определят смесените емоции и да осъзнаят напълно какво чувстват. Дайте им свободата да изразят емоциите си чрез игрите. Чрез игри може да проиграете и проблемни ситуации.
- Когато детето не получи това, което иска, е безсмислено да му помагате да не тъгува. Оставете го да преживее мъката и разочарованието. Тези чувства са неразделна част от емоционалното съзряване.
- Насърчавайте и подкрепяйте



добрите намерения на детето. Ако то е извършило беля, но си признава, съсредоточете вниманието си върху положителната страна на инцидента. Това ще помогне на детето да продължи да развива чувство за отговорност и самоконтрол.

- Ако детето е в състояние да изпита смесени чувства, помогнете му да намери отдушник на импулсите си. **Понякога децата правят**

неща, без да знаят защо. Помогнете на детето си да намери причината за постъпката си, но не забравяйте, че всички дискусии трябва да се провеждат извън рамките на конфликта!

Как да се държим, ако ситуацията е напрегната до краен предел?

Колкото може по-спокойно обяснете, че е извършило нещо нередно.

Коригирайте проблемното поведение: детето трябва да

знае, че е извършило нещо погрешно, но без то самото да изглежда лошо в очите ви.

Поставете оценка на ситуацията, а не на детето. Предложете по-подходящо за вас решение на проблема.


Определете време, когато да поговорите с детето си за това, което се е случило.

Разделете се с неприятната ситуация в най-кратък срок - колкото по-скоро, толкова по-добре.


НАЙ-ДРАЗНЕЩИТЕ НАВИЦИ НА ЗОДИИТЕ

Всеки си има недостатъци и лоши черти на характера. Понякога обаче лошите ни навици са в състояние да влудят хората около нас.

Вижте с какво са способни да раздразнят хората според зодиакалния им знак:


 употребяват твърде много „Аз“ в изказа си. Овенът е първият знак в зодиака и често иска да бъде първи във всяко начинание. Така, че не се учудвайте, ако започне да говори твърде много за себе си, просто свиквайте, че ще има много „аз“ и по-малко „ние“ във вашите взаимоотношения.


 докосват непознати. Телецът е един от най-чувствените знаци. Това е така, защото се управлява от планетата на любовта Венера. Родените по този знак обичат да показват симпатии си и да търсят по-близък контакт. Докосване по-ръката, прегръдка, целувка по бузата – това нормални неща за хора, които познаваш от години, но за Телеца не е важно от колко време познава човека, а какви чувства е предизвикал той в него.

 забравят за какво са били ядосани. Това е двоен знак и неговите представители често превключват между

няколко самоличности и това е доста неприятно за околните понякога. В един момент крещат и изравняват всичко със земята, а в следващия отново стават мили и добри, като забравят за какво са били ядосани.


 забравят да се ядосат. Раците абсолютно противоположно на Близнаците, когато имат голяма причина да са разстроени, ядосани и очакват да крещат и хвърлят предмети, те просто запазват желязно хладнокръвие. И това определено е в състояние да изнерви всички наоколо. Ракът просто се прибира в невидимата си черупка, изолира се от всичко и нищо не може да го извади оттам.

 смеят се изключително високо. Те са забавни, винаги имат някоя шега, скрита в ръкава, с която да ви зашеметят. Ще ви докажат, че имат страшно чувство за хумор и ще се смеят с глас. Когато намерят нещо за изключително смешно, те самите избухват в такъв смях, че забравят къде са. Където и да са, Львовите винаги ще привлекат вниманието към себе си и това им харесва.


 тревожат се за всичко. Родените под този знак имат уникалната способност да превръщат всяка дреболия в го-

лям проблем. Те непрекъснато се тревожат за всичко, през техните очи простичките неща изглеждат прекалено сложни.


 не могат да стоят сами на публично място. Везните са изключително дружелюбни и имат нужда непрекъснато да бъдат с някого, да са сами навън - за тях е равносилно на самоубийство. Затова имат много приятели и винаги някой е под ръка, за да ги накара да се чувстват пълноценни в този аспект. Могат да бъдат малко обсебвачи, но всичко е с добри намерения.

 имат навика да правят неуместни забележки. Скорпионите са перфекционисти, рядко грешат в преценката си и не могат да оставят някоя малка грешка на околните непоправена. Те не искат да бъдат груби, но несъзнателно ще ви подразнят със своите забележки, които в повечето случаи са не на място.

 изключително груби са по време на спор. Когато трябва да защитават позицията си Стрелците няма да се спрат пред нищо, за да докажат, че са прави, дори да осъзнават, че не са, никога няма да го признаят. Груби, нетактични, агресивни, сякаш за тях това е въпрос на живот и смърт. Определено няма да ви хареса тази им страна, но хубавото е, че след като спорът приключи, те отново стават себе си.

 говорят с хората, все едно са им подчинени. Козирозите са родени лидери и именно затова имат навика да се държат наставнически към останалите – приятели, роднини, любими, няма значение. Това не се харесва, особено на някои от по-свободолюбивите личности.

 провалят се в запознанствата с нови хора. Ако запознаете Водолей с нова компания, той определено ще бъде „извънземното“ в групата. Определено е досадно, но добрата новина е, че всичко трае за кратко. Не винете Водолеите, те просто не знаят как да се държат при ново запознанство и затова са малко сковани и сдържани, но след като се отпуснат, показват колко приятни хора са.

 не си вдигат телефоните. Рибите използват мобилните си телефони за всичко друго, но не и за разговори – игри, социални мрежи, снимки. Често остават без батерия или забравят телефона си някъде. Това е много дразнещо за хората, които искат да се свържат с тях, но спокойно - те не го правят нарочно, просто са си разсеяни.



РЕНЕСАНСОВИ ПЕРСОНАЖИ В МЕТРОТО

Британски фотограф сравни пътници в лондонската „Тръбата“ с лица от платната на Леонардо да Винчи и Ботичели

Мнозина лондончани не обичат своето метро (наричано The Tube - „Тръбата“). И не без основание. Въпреки реконструкциите, най-старият метрополитен в света остава далеч от визията и духа на съвременните подземни железници. Днес той е мрачно, тясно и доста мръсно място с тягостна атмосфера. Затова някои от жителите на мегаполиса го оприличават на бездушното чудовище, което ежедневно „поглъща и изплюва“ милиони пътници и изсмуква тяхната позитивна енергия. Вероятно това е причина пасажерите да избягват да срещат погледите си и да бързат да излязат от претъпканите, душни вагони и коридори на чист въздух и естествена светлина.

Но цялата тази нелицеприятна фасада е илюзорна, смята британският фотограф – портретист Мат Кребтри. Той е един от

малкото, които черпи вдъхновение от пооехтялата подземна железница. За него пътниците на метрото са персонажи, сякаш излезли от платната на великите художници от Ренесанса. В техните зареяни погледи творецът е съзрял герои от картините на онази забележителна епоха. В своите снимки, майсторът-фотограф ги е пресъздал като модели на Леонардо да Винчи и Микеланджело Буонароти, предприели пътуване с влакчетата на „Тръбата“.

Духът на Ренесанса обзема Мат Кребтри преди година. Както пътувал в един от вагоните на лондонското метро, вдигнал поглед и припознал в жената пред себе си героиня от картина на Ботичели или Леонардо. Дамата, загърната в кадифено палто с качулка вгълбено се взираше в страниците на книга. Сякаш се намирала



Лондонското метро е претърпкано и тясно от повечето съвременни метрополитенци

Част от заснетите пътници имат много прилики с моделите на Леонардо и Ботичели



в някакъв свой собствен свят. Това подтикнало фотографът да извади смартфона си и да я заснеме. Така се родил неговия Instagram-проект 16th Century Tube Passengers.

Кребтри твърди, че хората даже не разбират колко одухотворено изглеждат, когато слушат музика или съсредоточено четат книга. А пасажерите забили погледа си в своите „умни“ телефони много често изглеждат сякаш четат молитва, твърди фотографът.

След като направил първата снимка той я обработил на компютър, „прекарвайки я“ през цветни филтри и резултатът го вдъхновил още повече. Дотогава бил поразен от „попадението си“, че докато пътувал с подземната железница вече не мислел за друго, а неспирно оглеждал спътниците си, в търсене на подходящи персонажи и удачни ракурси за тяхното заснемане.

Метрото, обяснява Кребтри, е идеалното място за снимки. По думите му това се дължи, както на специфичната, неординарна атмосфера, така и на доброто осветление в мотрисите. Те позволяват на британския фотограф да улавя моментите, когато в стремежа си да избегнат натрапчивия зрителен контакт с околните, отправят погледа си към скучните реклами, разположени над главите им по стените на вагоните. „Тогаво лицето става особено изразително, а взорът – дълбок“ – твърди фотопортретистът.

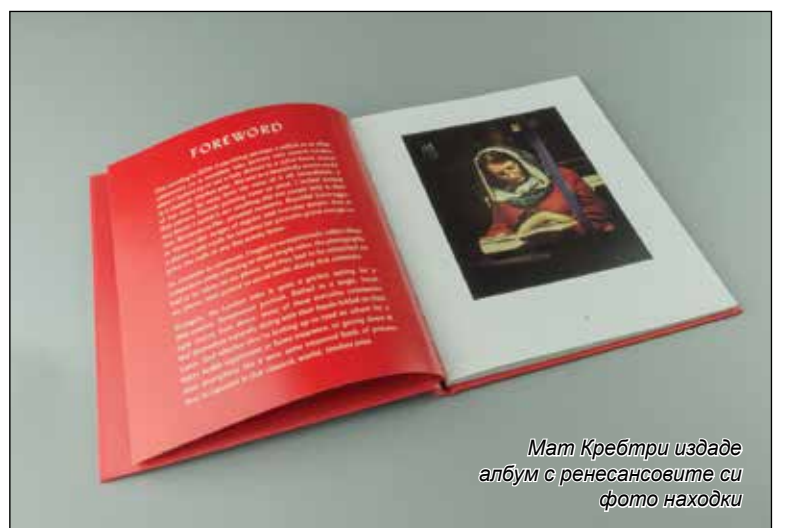
Ивайло ПАШОВ



Вие откривате ли прилики с образите от картините?



Сред пътниците на „Тръбата“ Мат Кребтри съзира оживели персонажи от платната на великите ренесансови художници



Мат Кребтри издаде албум с ренесансовите си фото находки

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