



СТАРТИРАТ ПЪРВИТЕ ПРОЕКТИ ПО „СВЪРЗАНА ЕВРОПА“



С около час и десет минути ще се скъси времето за пътуване след приключването на всички проекти, които в момента се изпълняват от втората фаза на рехабилитацията на железопътната линия Пловдив – Бургас, заяви министър Ивайло Московски по време на подписването на договорите за проектиране и строителство на железопътния участък София – Елин Пелин. Това е първият жп проект, който започва да се изпълнява със средства от Механизма за свързана Европа. Той е и един от четирите транспортни проекти, одобрени през 2015 г. за финансиране още при първото набиране на предложение.

На стр. 5

Министър Ивайло Московски ще подпише на 10 ноември в Брюксел в Изпълнителната агенция за иновации и мрежи към Европейската комисия договор за безвъзмездна финансова помощ за проекта „Модернизация на железопътния участък Костенец – Септември“.

Освен него под договора ще поставят подписите си председателят на Управителния съвет на НК „Железопътна инфраструктура“ Христо Алексиев и директорът на Изпълнителната агенция за иновации и мрежи Дирк Бекърс.

Проект „Модернизация на железопътния участък Костенец – Септември“ е на обща стойност около 350 млн. лева, от които приблизително 300 млн. лева са осигурени от Механизма за свързана Европа.

КЪМ ИСТОРИЯТА ЧРЕЗ АВТЕНТИЧНИ РЕЛИКВИ



ДЕЦА ГОСТУВАХА В ДЕПОТО „РЕМИЗ“

Интересни подробности за историята на железницата ни научиха малчуганите, заедно с преподавателите си, от столичната детска градина 92 „Лозичка“ докато разглеждаха специализирания вагонен парк „Ремиз“, собственост на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. С интерес и любопитство слушаха как са се съхранили и от кого са ползвани запазените влакови композиции „Корона“ и „Витоша“ експрес. Децата чува много нови

за тях факти за ретро подвижния състав на БДЖ. Те имаха възможността да се потопят в атмосферата на една не толкова далечна историческа действителност, когато двете композиции са се движили. Със затаен дъх слушаха как вагоните на „Корона експрес“ са били ползвани от цар Борис III и семейството му по време на официални пътувания. Беше им обяснено, че трите

На стр. 4



Свят

АНКАРА С МОДЕРНА ЖП ГАРА
ЗА ВЛАКОВЕ СТРЕЛИ

на стр. 2



Проекти

САЩ: МИЛИАРДИ ЗА
СКОРОСТНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ

на стр. 3



Седмицата

ТЕРМИНАЛЪТ В ПЛОВДИВ СЕ
ДАВА НА КОНЦЕСИЯ

на стр. 4

Великобритания

БУМ НА ФАЛШИВИ ЖП БИЛЕТИ

Транспортните власти в Обединеното кралство се сблъскаха с бум на подправените билети за железниците. Фалшивите превозни документи за влаковете се предлагат масово в т.нар. „сив интернет“, в който придобиването им на практика става с непроследимата криптовалута - биткойн.

Журналисти на BBC са провели свое разследване, за да проверят информацията и в хода му те са успели безпроблемно да закупят от тях. В изготвения за случая репортаж те разказват, че са успели да се сдобият с нелегални билети за места във вагоните първа класа на влаковете, пътуващи по маршрутите Хейстингс - Манчестър и Гетуик - Лондон. В първия случай нелегалният превозен документ им е струвал 111 паунда, вместо 285 (колкото е по тарифа), а във втория - 100 паунда вместо 308.

Продавачът на фалшификатите ги е предупредил, че тяхната магнитна лента няма да сработи при прокарване през четеца на гаровите турникети. Затова им е казал, че ще трябва



да се обърнат към някой от дежурните служители на гарата, за да ги пропусне през преградата под предлог, че пластиката е повредена.

Журналистите твърдят, че по този начин са успели да пътуват нелегално общо 12 пъти. Винаги, когато картата не е била прочитана от четеца на турникета, жп служителят край него е отварял преградата и ги

е пуснал да преминат без да им задава въпроси...

При разговорите си с „купувачите“ търговците на нелегалните жп билети заявяват, че не се чувстват неудобно от незаконните си действия. По тяхно мнение лошото качество на услугите, които в момента предлагат жп операторите във Великобритания, далеч не предполагат цените, заложили в тарифите им.

Ревизия

ИНДИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ЗА НОВ ДОГОВОР С ЈСА



Индийските железници (IR) искат преразглеждане на условията на кредитното си споразумение с агенцията за международно сътрудничество на Япония (JICA). То обвързва страната с покупка на подвижен състав и жп оборудване само от японски компании.

Процесът бе инициран след като IR прекратиха преговорите с консорциума, оглавяван от компанията Kawasaki за придобиване на 200 товарни електролокомотива заради ценовите разногласия. Железниците на Индия

предвиждаха да придобият 110 локомотива с мощност до 9110 к.с. (6,7 MW), които да обслужват Западния товарен жп коридор на страната Делхи - Мумбай. Идеята бе те да бъдат произведени от местната промишленост на базата на предоставени от японската страна технологии. Но индийците декларираха, че са готови да платят не повече от 250 млн. рупии (4,7 млн. долара) по сделката. Това е цена, аналогична на съгласуваната с френския жп производител

Alstom за електролокомотивите Prima, чието лицензно производство е договорено да започне в завод край град Мадхепура през 2019 г. В опит да удовлетвори индийските очаквания японския консорциум намали първоначално исканата цена от 500 млн. рупии до 360 млн. Но IR обявиха, че това не е достатъчно.

По кредитния договор с JICA за Западния коридор е заложена изключително ниска лихвена ставка – само 0,1 процента. Ако правителството на Индия се съгласи на повишението й, IR ще имат възможност да преразгледат задължителното условие за покупки изключително от японски компании.

Аналогична бе ситуацията и при доставките на подвижен състав за метрополитена на индийската столица Делхи. Индийското правителство успя да убеди японската страна да се откаже от изискванията за „свързан кредит“, което позволи в тендера да участват и жп производители от други страни, включително компаниите Bombardier и Hyundai Rotem.



Откриване Анкара с модерна жп гара за влакове стрели



Турските държавни железници (TCDD) откриха в Анкара нов железопътен терминал за високоскоростни влакове. Изключително модерното съоръжение разполага с три перона, на които едновременно могат да се обслужват 6 влакове-стрели. То е изградено в съседство с действащата Централна гара на турската столица, която ще продължи да обслужва обикновените пътнически и крайградските състави.

Строителството на новата гара отне две години и струваше 214 млн. евро на TCDD. Проектът бе реализиран от консорциума Cengiz-Limak-Kolin, който ще я управлява в продължение на 19 години и 7 месеца по силата на контакта си с железниците. Очаква се през нея ежедневно да преминават около 50 000 пътници.

Гаровото здание е 8-етажно и в него са разположени хотел с 134 стаи, жилищна част с 200 апартамента, които се отдават под наем, паркинг за над 1900 автомобили, административен район, чакални, магазини и заведения. Комплексът заема обща площ 194 000 кв. м.

Влаковете-стрели на турските железници обслужват две скоростни железопътни линии, започващи от турската столица. Те се движат по маршрутите Анкара – Гебзе (индустриален град в Северозападна Турция близо до Истанбул) и Анкара - Кония (столица на едноименната турска област, намираща се южно от столицата на югоизточната ни съседка).

Представяне

Китайски мотриси за метрото на Лагос

Китайската железопътна корпорация CRRC официално презентира първата мотриса, произведена за метрополитена на нигерийската столица Лагос. Тя бе представена в завода на концерната в град Далянь, Китай пред журналисти и гости от транспортните власти на африканска страна.

През януари 2015 г. транспортната администрация на Лагос поръча на CRRC 15 метро мотриси на обща стойност 14,7 млн. долара. В подписания от страните договор има опция, предвиждаща възможност за закупуване на още 14 състава. Поръчката бе спечелена от китайците в конкуренция с фирма от Канада. Властите на Лагос предпочетоха да закупят нов подвижен състав вместо предложените им от канадците мотриси „втора ръка“, които по-рано са обслужвали метрополитена на Торонто.

Заявените китайски метро състави се състоят от два моторни и два прицепни вагони с стоманени корпуси. Те са проектирани за скорости до 100 км/ч, но при експлоатацията им в метро мрежата на нигерийската столица не се предвижда да ускорят с повече от 80 км/ч. Те ще оперират по първото трасе („Синята линия“, дължина 27,5 км, 13 метро-станции) на лагоската подземна железница, което трябва да бъде открито през декември. В близка перспектива е планирано изграждане и на второ трасе („Червена линия“).



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

САЩ: МИЛИАРДИ ЗА СКОРОСТНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Правителството на Съединените щати планира да отпусне огромен заем за закупуването на съвременни високоскоростни влакове. Със спряганата сума от 2,45 млрд. долара ще бъде кредитиран националният междуградски жп оператор Amtrak*. Превозвачът планира да инвестира средствата в закупуване на нови високоскоростни влакове и модернизация на старите си състави. Това ще бъде най-голямата кредитна линия в историята на страната, която транспортното министерство е предоставяло досега.

Американският вицепрезидент Джо Байдън неотдавна разказа пред журналисти, че с част от горепосочената крупна сума Amtrak възнамерява да закупи 28 съвременни експреса. Останалите пари ще бъдат използвани за модернизация на пътническите композиции, които операторът експлоатира в момента на територията на страната. Байдън изтъкна, че основните предимствата на новите влакове-стрели ще са бързината и по-големия им пътнически капацитет. В тях могат да се качат с 40 процента повече пасажери. Планирано е новия подвижен състав да обслужва жп маршрутите между Вашингтон, Ню Йорк и Бостън (Североизточния жп коридор на САЩ).

Доставчик на новите влакове ще е френският жп производител Alstom. По силата на вече сключеното споразумение между страните композициите, наречени Avelia Liberty, трябва да бъдат произведени в американските заводи на компанията в Хорнел и Рочестър (щата Ню Йорк). С тях ще бъдат заменени 20 от сега експлоатираните експреси Acela Express, които са единствените засега високоскоростни влакове в Америка. Преходът на новия подвижен състав ще позволи на щатския превозвач да увеличи с 30 на сто общата пътническа вместимост на своя железопътен флот. Освен това придобиването им ще даде възможност да се увеличи честотата на пътуването на експресите на Amtrak. Така по жп участъка между Вашингтон и Ню Йорк интервалът им на движение в час пик вече ще съставлява 30 минути, а между Ню Йорк и Бостън – 1 час.

Композициите Avelia Liberty са поръчани в състав от два компактни главни вагона, предназначени само за разполагане на оборудване и девет съчленени промеждутъчни вагони с

пътнически салони. В случай на необходимост броят на последните може да бъде увеличен до 12.

Предвижда се експресите да бъдат снабдени с разработената от Alstom система за наклон на корпуса на вагоните при завои Tilttronix. Ще им бъде монтирана също система за защита при сблъсък, отговаряща на изискванията на Федералната железопътна администрация на САЩ (FRA). Влаковете са проектирани за движение със скорост до 300 км/ч, но в началния етап на експлоатацията скоростта им ще е ограничена до 255 км/ч.

Интериорът на Avelia Liberty ще съответства на най-съвременните изисквания за комфорт. Предвидено е пасажерите да се радват на безжичен достъп до Интернет. Всички пътнически седалки ще бъдат снабдени с електрически розетки, USB-портове и регулируеми индивидуални лампи за четене. Пътническите салони ще са климатизирани.

Планираното обновление на подвижния състав е най-съществената част от мащабната програмата за модернизация на Североизточния жп коридор и за повишаване на неговите превозни възможности. Заемът, който транспортното министерство на САЩ планира да отпусне на Amtrak (2,45 млрд. долара), покрива напълно стойността на проекта. Неговата реализация е наложена от стабилния ръст на пътническите превози по това жп направление. Инициативата предполага също модернизация на железопътните гари във Вашингтон и Ню Йорк. Очаква се, че мащабната инвестиция ще се възвърне за сметка на предвиданото увеличение на приходите от билети.

Прототипът на новия високоскоростен влак на Amtrak трябва да е произведен от Alstom и готов за начало на техническите изпитания през 2019 г. Междуградски-



ят жп превозвач на САЩ планира да пусне в редовна експлоатация новите експреси в периода 2021 – 2022 г. По същото време трябва да приключи използването на поостарелите Acela Express.

Amtrak и Alstom имат сключен и отделен договор, с който френският жп производител се ангажира с техническата поддръжка и с доставката на резервни части за обслужването и ремонта на влаковете-стрели Avelia Liberty в продължение на 15 години. Общата стойност на контрактите за доставка и сервизиране на поръчания от Amtrak нов скоростен подвижен състав достига 2 млрд. долара. Реализацията на проекта ще позволи разкриването на над 1000 нови работни места в страната.

В бъдеще при придобиването на нови влакове транспортните власти на САЩ ще изискат още по-широко участие на американската промишленост в проектите. На 1 септември тази година Федералната администрация за обществения транспорт на САЩ (FTA) обнародва сроковете за поетапното увеличаване до 70 процента на дела на националните компании при закупуването на нови състави до 2020 г. Промените стават в рамките на закона Buy America ("Купувайте американското"). Повишението на този дял от сега актуалните 60 процента нагоре беше договорено в законопроекта Fixing America's Surface Transportation (Fast). Той бе приет през декември 2015 г. и определя реда за финансирането на наземния транспорт през близките 5 години.

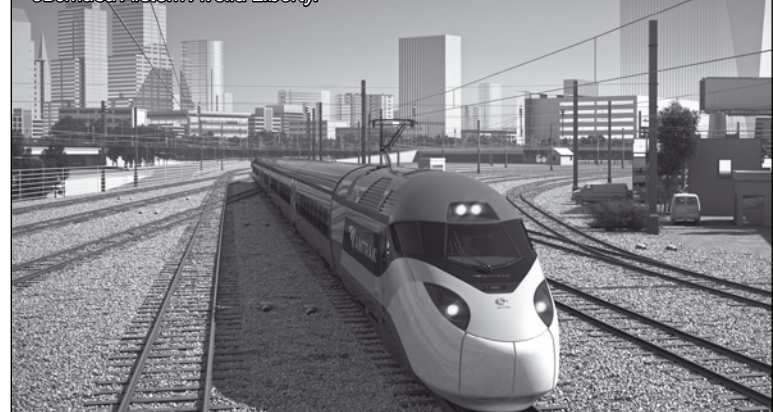
Законът "Buy America" регламентира покупката на техника по националните транспортни проекти, финансирани с привлечени средства от федералния бюджет. В частта за железопътния подвижен състав нормите му засягат системите за управление на движението, комуникационното и тяговото оборудване. Според новите условия на FTA през финансовите 2016-а и 2017-а години делът на участието на щатските производители в проектите следва да се увеличава 60 на сто. В периода 2018 - 2019 г. от местната промишленост се очаква да осигурява 65 процента

от нужните компоненти и услуги, а от 2020 г. – 70 на сто. Новите правила не важат за контрактите в заварено положение, чиято реализация вече е започнала.

Ивайло ПАШОВ

* Държавна компания Amtrak обслужва междуградската пътническа железопътна система на САЩ. Нейните служители са над 20 000, а общата дължина на жп линиите, които експлоатират са 33 800 км. Влаковете ѝ оперират до 500 населени места в 46 различни щата. Тя е оператор на единствения засега високоскоростен влак в Америка - Acela Express. (бел. авт.)

Междуградският оператор на САЩ е поръчал 28 модерни скоростни състава Alstom Avelia Liberty.



Експресите Acela Express пътуват до 46 американски щата и 500 населени места.



Очаква се новите композиции да предлагат повече комфорт.



Североизточния жп коридор на САЩ се обслужва от Acela Express



ТЕРМИНАЛЪТ В ПЛОВДИВ СЕ ДАВА НА КОНЦЕСИЯ



Решението затова беше взето на последното редовно правилствено заседание в сряда - 2 ноември. Всъщност идеята, че новопостроеният интермодален терминал в Пловдив ще бъде даден на концесия се лансирана преди около година и половина, още в началото на неговото изграждане. Половината от сумата, финансирана в него е с европейски пари от първия програмен период на ОП „Транспорт“. Възможностите за извършването на комбинирани превози, които предлага терминалът са широки и затова се очаква концесионният интерес към него да бъде голям. За сега такъв е проявила пловдивската автомобилна фирма ПИМК, която все повече се налага на транспортния пазар като най-крупния превозвач с широк спектър от услуги. Тя разполага с около 1200 влекачи, които интензивно транспортират между Европа и Турция и на територията на страната ни. Превозва стоката на испанската компания „Индитекс“, собственик на марките Zaga, Stradivarius и други модни къщи. Извън тях ПИМК инвести-

ра 9 млн. евро в жп транспорта и създаде отделна товарна железопътна компания „ПИМК рейл“. Това беше причината да закупи нов, модерен електрически локомотив „Сименс“. Паралелно вложи средства в 34 специални двойни джоб-вагона, с които ще се превозват 68 ремаркета. Частната жп компанията е създадена с идеята да развие проект за организиране на блок-влак. При осъществяването му товарите ще пътуват в контейнери или ремаркета през основната част от трасето между България и Европа. После ще се превозват с камиони от началната точка на влака и от последната гара до крайната им дестинация на принципа „от врата до врата“. Такива комбинирани превози в момента се насърчава от ЕС като много по-екологични. В широкоспектърната дейност на ПИМК влиза и комбинираният модел на транспортиране с гръцки фериботи до Италия, а оттам отново с фериботи до Испания. От 2015 г. компанията осъществява съвместен проект с DB Schenker, при който ремаркета се товарят на специални жп

вагона в Русе, от където поемат към Централна Европа.

От бранша твърдят, че интерес към концесията имат и други чужди и български транспортни играчи, големи международни оператори като се очаква, че част от тях могат да консолидират силите си и да кандидатстват заедно. По не напълно потвърдена информация някои работят в областта на жп транспорта, други имат логистично-спедиционна дейност, а трети нямали нищо общо с транспорта.

Пловдивският интермодален терминал ще става все по-атрактивен и заради изключително благоприятното му географско положение. Освен това спедиторите очакват, че новата инфраструктура в Турция ще стимулира нарастването на товаропотоците през България. Вече се наблюдавал положителен ръст в това отношение спрямо предходната година. Все още обаче не са публикувани условията на концесията, освен срокът, който е 27 години. Но министър Ивайло Московски вече обяви, че това ще бъде най-положителният пример за класическо публично-частно партньорство.

Всички подробности около него ще могат да се видят на интернет страницата на министерството като достъпът до нея ще е безплатен и свободен, информира той. Но преди това, според европейските изисквания и Директива 2014/23/ЕС за възлагане на договори за концесия, както и според Регламент 2015/1986 за установяване на стандартните формуляри за публикуване на обявленията в областта на обществените поръчки, в „Официален вестник“ на Европейския съюз ще бъде дадено обявление за концесията и едва тогава ще има възможност за по-изчерпателна информация, свързана с нея.

Концесионният анализ е изготвен от софийската фирма „Алкор“, спечелила в края на миналата година обявения конкурс. За сега терминалът притежава само акт 15, който беше даден на бенифицианта - НК „Железопътна инфраструктура“ на 28 октомври т. г. С документа се гарантира качествено му изграждане и остава да бъде приет от държавно-приемателна комисия. Крайният срок за произнасянето ѝ е 2 декември т. г. и тогава цялата процедура приключва с

издаването на акт 16.

Разположено на гара Тодор Каблешково интермодалното съоръжение е в непосредствена близост до магистрала „Тракия“ и се пресича от националната жп мрежа. На него има една електрифицирана линия за товаро-разтоварна работа. Там едновременно могат да се обработват до 25 вагона. Останалите коловози, които ще обслужват терминала, са маневрени. Дневният капацитетът за обработка е 50 контейнера, а годишният - 57 000 броя. При достигането му съществува възможност без никакви допълнителни промени да се конструира и втора линия, която ще обслужва увеличените товари. Товарната площадка е 28 декара, а целият терминал е около 70 декара. Разполага с 23 места за паркиране на тирове и 20 паркоместа за леки автомобили на персонала. Готова е и административната сграда. Определено е мястото на митническия пункт за проверки. Осигурена е възможност и за складирането на контейнери, но дали занапред такава дейност ще се е извършва е в правото на концесионера да решава.



КЪМ ИСТОРИЯТА ЧРЕЗ АВТЕНТИЧНИ РЕЛИКВИ

От стр. 1

вагон-салона от композицията с номера 050, 051 и 052, произведени в Германия между 1938 и 1939 г., са били предназначени съответно за нуждите на цар Борис III, царица Йоанна и княз Кирил.

Сградата на вагонно депо „Ремиз“, в която се пазят луксозните вагони от композицията на „Корона“ и „Витоша“ експрес съществува от 1905 г., а от 1937 г., когато е закупен царският влак, се е наложило разширяване на халето. Децата разбраха, че по това време тя е удължена и придобива днешния си вид, а архитектурата ѝ съчетава индустриалния с дворцовия стил на епохата. Малките гости видяха още, че във всеки един от ретро вагоните има апартамент, спални кабинки и баня. С луксозното си обзавеждане и съвършени за времето си динамично-ходови качества, те са осигурявали голям комфорт по време на пътуване. Домакините насочиха вниманието на хлапетата и подчертаха голямата им ценност, която представляват за българ-

ските железници. Защото те не само са напълно запазени, могат да се движат, но и луксозното им обзавеждане от годините преди Втората световна война е автентично. Стана още ясно, че тогава то се е различавало само по цвета на килимите. Вагонът на цар Борис III е бил застлан с мек бежов килим, на царица Йоанна със зелен, а на княз Кирил с червен килим. Децата влязоха и в приемния салон, където е разположена масата с шестте стола, на която царското семейство се е хранило, докато е пътувало.

Другата елитна композиция „Витоша експрес“, която гостите разгледаха, е влакът на бившия държавен глава Тодор Живков, чиито вагони също са произведени в Германия, но през 1975 г. Комфортът в тях, макар и по-съвременен направи не по-малко впечатление. Спалните кабинки и специалният апартамент с вградена баня и тоалетна се отличават с подчертан лукс. И това е само част от „екстрите“, с които е разполагал държавният елит преди 10 ноември. В



състава на композицията също влизат два луксозни спални вагона, комбинирани със салон, в които могат да пътуват десет души. Прикачени са други два вагон-апартамента с удобен и напълно оборудван салон-кухня. Основният апартамент и двете спални кабинки разполагат с модерно сервизно помещение и санитарен възел. Беше показан и специалният апартамент с

вградена баня и тоалетна, както и намиращата се в съседство самостоятелната спална кабина за двама. Припомняме, че „Витоша“ експрес разполага с 36-местен вагон-ресторант с кухня, която може да задоволи и най-капризните вкусове. Предвиден е и специален вагон за превоз на леки автомобили.

От ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД уверяват, че

винаги са отворени за подобни инициативи, чрез които се дава възможност на децата и младежите да се докоснат до реликвите от транспортната ни история. Защото те не само имат възпитателно въздействие и оставят незабравими спомени, но и са благоприятни за развитието на подрастващото поколение, което добре трябва да познава историческото си минало.

ПРЕЗ 2019 Г. МЕТРО В СОФИЯ ЩЕ ПОЛЗВАТ 550 000 ДУШИ

Е прогнозата за средното му натоварване на ден

Според директора на „Метрополитена“ проф. д-р инж. Стоян Братоев, критичната точка между съотношението нарастване на хората, които ползват услугите на подземната железница в столицата и броя на линиите ѝ отдавна е преодоляна в полза на пътниците. Прогнозите показват, че през втората половина на 2019 г., когато в края на септември по план трябва да влезе в експлоатация и третият метродиаметър, който в момента се изгражда, на всеки час по общо 52-километровите линии ще се транспортират средно по 550 хил. души. Или се очаква увеличението на пътникопотока да бъде с около 45 процента, стана ясно по време на организирания от НТС по транспорта в края на октомври т.г. годишен международен „Железопътен форум – 2016“.

Около седмица по-късно официално започна строителството на нов участък от третия метролъч – отсечката между Малък градски театър и бул. „Владимир Вазов“. Добрата новина за всички софиянци и гости на столицата е, че изцяло ще се работи под земята, и преорганизацията или спиране на движението няма да се налага. Тунелът, който ще се строи по т.н. „открит способ“

ще е дълъг 850 м. След няколко месеца ще започне изграждането на осмата метростанция от този лъч, която ще се намира на бул. „Владимир Вазов“.

По думите на кмета Йорданка Фандъкова при завършването на третото направление на метрото около 45 на сто от градския транспорт ще бъде под земята. Очаква се и автомобилното движение да намалее значително, а изчисленията показват през следващата година изхвърлянето на вредни емисии да спадне с 80 000 т. С изграждането на третия лъч новите метростанции ще бъдат 12. Паралелно със строителството на тунела, свързващ Малък градски театър зад канала и бул. „Владимир Вазов“, започват и отсечките, свързващи кв. „Овча купел“ и „Красно село“ с центъра.

Според предварителното планиране целият трети метродиаметър е разделен на два етапа. Първият обхваща бул. „Владимир Вазов“ – Орлов мост – НДК – Красно село и е дълъг 8 км с осем станции. Финансирането му е с 401 млн. евро от оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и 91 млн. евро са от местни източници. Вторият



етап включва връзката между кварталите „Красно село“, „Овча купел“ и железопътната линия между София и Перник, а дължината на подземната железница е 4 км с четири метростанции и една свързваща жп гара.

Сред сложните възлови точки е Орлов мост, от където тръгват два 40-метрови тунела, обясни инж. Братоев. В момента се правят сондажите и се изпълнява изкопът на централната шахта. Ще има изход от страна на ул. „Сан Стефано“, а връзката със Софийския университет ще бъде чрез подвижни пешеходни пътеки. Единият от тунелите, който излиза на Цариградско шосе ще се прави по класическия австрийски способ, използван и при по-голяма част от пробиването им до сега. Въпреки сложността на планировката вече са изпълнени около 14 процента от изкопните и строителни работи, потвърди Стоян Братоев. По думите му станцията при бул. „Патриарх Евтимий“ ще е с три входа. Чрез сегашната станция при НДК ще са връзките с втората линия на метрото, подлезът при бул. „Витоша“ и бул. „Патриарх Евтимий“. Работи се интензивно с разчет през май следващата година надземното

движение на градския транспорт да бъде открито.

Интересно е и комуникационното решение, което ще се осъществява при „Красно село“. Предвидено е прокарването на подземен тунел, който ще поема интензивният автомобилен поток от бул. „Цар Борис III“ и ул. „Житница“, а също така и на пешеходен подлез. На повече от обектите ще се работи с нова тунелопробивна машина с диаметър 9,4 м. Другото особено, което отличава третият метролъч от останалите два е новият подвижен състав модел „Инспиро“, производство на „Сименс“. Обслужването с него ще става по т.н. „затворен тип“, съобщи инж. Братоев. Влаковете ще могат да се движат с автоматично управление, извършвано в единен контролен център. Или с други думи без машинист. Но на този етап това напълно няма да се изпълни, защото по всички европейски нормативни изисквания за безопасност и сигурност се изисква композициите да бъдат с придружител. Функциите му ще изпълнява локомотивният машинист, чието задължение ще е да следи как протича процесът. Това ще наложи и промяна в организа-

цията на диспечерската дейност. Сега трасетата са разделени на участъци с дължина около 100 – 120 м. При новата обстановка всичко ще се извършва в единния център, което позволява много по-гъвкава реакция, когато са необходими промени в движението.

Налага се и инсталиране на пероните на автоматично отварящи се прозрачни прегради, високи по 1,5 м, които гарантират също по-голяма безопасност за пътниците при качване и слизване на спирките. Новите мотриси се очаква да пристигнат у нас в края на 2018 г. Всичко това ще направи столичната подземна железница една от най-модерните в Европа. И в момента тя се равнява по някои показатели с големи градове като Мюнхен и Токио, където средното разстояние между отделните станции е около 1100 м. За сравнение в Москва то е 1500 м, в Лондон и Чикаго – 1400 м. В перспектива се предвиждат отклонения в периферните части на линиите, които ще бъдат с Х-образна структура. С тях общата дължина на метрото ще стане 80 км с 74 метростанции и шест маршрута, а делът му от градския транспорт ще е 65 процента.



СТАРТИРАТ ПЪРВИТЕ ПРОЕКТИ ПО „СВЪРЗАНА ЕВРОПА“

От стр. 1

ния по механизма. Отпуснатите средства са в размер на 120 млн. лева, а изпълнител е „Келет“ АБ ДЗЗД. Отсечката включва 23 км двойна жп линии като срокът на договора е 4 години, от които една е за проектиране и три години за строителство на трасето. Предвижда се и цялостно модернизиране на гарите Подуяне, Искър и Казичене.

В същия ден в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията беше подписан и договорът за рехабилитация на железопътен участък Скутаре – Оризово, част от „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас, Фаза 2“. Той се финансира от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г., като отпуснатите средства са 63 млн. лева без ДДС. Участъкът е с дължина 26 км единична жп

линия. Изпълнител е обединение „Европейски железници“, а срокът за приключване на всички дейности е три години.

„Ако изпълнителите и на двете жп отсечки не закъснеят транспортният коридор от сръбска граница до пристанище Бургас ще бъде изцяло готов до 2022 г.“, каза министър Московски. Той посочи още, че инвестициите в новия програмен период следват логическа последователност на предишните проекти и целта е до няколко години да има две изцяло завършени железопътни направления. По думите му направените до този момент закъснения са в рамките на допустимото. Обективни причини са наложили удължаване с няколко месеца на строителните договори за отсечката Септември – Пловдив, което няма да доведе до загуба на европейски пари. Московски обясни, че още в началото, когато е стартирала

същинската работа Министерски съвет е взел решение финансовият недостиг да бъде покрит от бюджета. И добави, че на практика принципно е изчерпана безвъзмездната финансова помощ по кохезионния фонд плюс 20-те процента фиксирано национално съфинансиране, а в зависимост от различните проекти то е от порядъка на 13 до 18 процента. Всъщност това е частта, с която се разплаща на изпълнителите за периода на удължаване на срока за изпълнение. Така че средствата няма как да бъдат изгубени тъй като принципно е планирано да са от държавния бюджет. Ивайло Московски подчерта, че усвояването на европейските пари до сега е 100-процентно.

При второто набиране на проекти по Механизма за свързана Европа се подготвя за кандидатстване цял пакет, така че ако някое от предложенията



бъде отхвърлено в частта на жп инфраструктурата веднага да се замени с друго. Свободният финансов ресурс, с който Брюксел разполага по него е между 100 и 200 млн. евро. В пакета влиза направието Драгоман - Волуяк,

жп възел Пловдив и една част от жп линията Видин – Медковец, доколкото тя може да запълни остатъкът от предоставеното финансиране.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

ВЪВЕДЕНИЕ БОГОРОДИЧНО: ДЕН НА ХРИСТИЯНСКОТО СЕМЕЙСТВО

Въведение Богородично се празнува на 21-и ноември и като ден на християнското семейство и християнската младеж. Това е един от големите вселенски празници, който в църковните песнопения се назовава „предвестник на Божието благоволение към хората“.

Въведение Богородично ни напомня за влизането на Светата Дева в Йерусалимския храм. Когато Мария навършила три години, благочестивите ѝ родители Йоаким и Ана изпълнили обещанието си, дадено пред Бога, и оставили дъщеря си в храма - да служи на Господа и да се подготвя за великото си предназначение на Божия майка.

Според преданието, Богородица била обречена от родителите си на Бога още преди рождението си. Когато навършила три години, те я завели в Йерусалимския храм. Със запалени свещи всички близки я съпроводили през града до храма. Светата Дева била поставена на

първото стъпало и за почуда на всички, неподдържана от никого, тя се изкачила свободно по 15-те стъпала и се спряла на най-горното. Първосвещеник Захария - баща на св. Йоан Кръстител - я посрещнал, благославяйки я. Той я въвежда в светилището на 21 ноември.

Когато достигнала възрастта, на която младите възпитаници на храма трябвало да се върнат в света и да се омъжат, тя била „дадена“ на престарелия си родственик Йосиф, който оттук нататък трябвало да бди над нея.

Според църковния календар Въведение Богородично попада в периода на Коледните пости. На този ден вярващите приемат Свето причастие, а с него и нови сили за духовен растеж и борба със злото - в себе си и в света.

Този ден Църквата е приела и за Ден на християнското семейство. Семейното ходене на църква символизира влизането на тригодишната Мария в храма и



напомня на родителите за духовните им задължения към децата. Защото семейството е най-доброто училище, което може да даде първите познания за Бога и Православието, за християнските добродетели, на които векове се е крепял българският род.

ХЪЛЦАНЕТО



Колко неприятно може да бъде хълцането е нещо, което всеки е изпитвал на свой гръб. По своята същност хълцането представлява процес на неволево съкращение на диафрагмалния мускул. Внезапните движения карат гласовите връзки да се затварят рязко, за да противодействат на движението на въздушния поток. По този начин се предизвиква познати ни до болка звук.

В повечето случаи хълцането не е опасно, тъй като се причинява от безобидно дразнене на нерв в областта между гърдите и шията. В редки случаи обаче то може да е признак на по-опасно състояние, което не бива да се пренебрегва.

Заболявания като пневмония могат да причинят продължително хълцане. Много рядко хълцането може да бъде предупредителен знак за настъпване на бъбречна недостатъчност - състояние, при което тялото не може да елиминира токсичните вещества от организма.

Хълцането не е заболяване и не се нуждае нито от лечение,

нито от спазването на специален хранителен режим. В някои случаи то може да възникне в резултат на опъването на врата или бързото ядене. Може да настъпи по всяко време и да се облекчи от няколко глътки вода. Въпреки това, ако сте предразположени към хълцане, добра идея е да намалите приема на пикантни, както и горещи храни. Хранете се бавно и никога не преяждайте. Това ще намали дразненето на лигавицата на хранопровода и ще намали риска от поява на хълцане.

Обичайното хълцане не е нищо повече от неприятно изживяване. То може да бъде облекчено с помощта на редица натурални съставки, налични в почти всяка кухня.

Вода

Несъмнено най-популярният начин за спиране на хълцането е пиенето на вода. За съжаление понякога не е дотам ефективен. За да облекчите оплакванията, изпийте бързо 4-5 глътки вода. Актът на гълтане премахва всеки стоп на хранителния пасаж и

спиращ конвулсиите на нерва и диафрагмата.

Кисело мляко и сол

Вземете чаша студено кисело мляко и разтворете в нея две чаени лъжици сол. Разбъркайте добре и изпийте получената смес бавно за бързо облекчаване на хълцането. Киселият вкус и студеният кисело мляко могат да бъдат ключът към преодоляването на дискомфорта.

Лимон

Лимоновият сок е всеизвестен със своя натрапчиво кисел вкус, който кара човек трудно да преглъща. Това съкращава мускулите, подпомагайки облекчаването на нервното дразнене - основна причина за хълцането.

Черен пипер

Ефикасен начин за справяне с проблема с хълцането е използването на черен пипер. Смелете 4-5 зрънца черен пипер и вдишайте така приготвения прах. В резултат на това вие ще провокирате акт на кихане, който ще прочисти горните отдели на дихателната система и ще елиминира причината за хълцане.

Пашърнак



Много хора дори не са чували за пашърнак, но той се използва от дълбока древност като храна на много поколения. Макар и детрониран от картофите, си остава идеалният зимен зеленчук. В последно време той се завърна на нашата трапеза, особено в детските пюрета и храни. И това не е случайно.

Пашърнакът е кореноплодно растение, роднина на моркова, целината и корените на магданоза, с приятен аромат и леко сладникав вкус. Малко грозноват на вид, но с много ценен състав. Богат на белтъчини, въглехидрати, целулоза, калий, калций, фосфор, цинк, манган, витамините А, В, С, Е, РР и фолиева киселина.

Особено полезен е съдържащият се в него витамин В3, който е важен за работата на нервната система. Голямото количество фибри помагат на храносмилателната система и са отлично средство против запек.

Пашърнакът не съдържа холестерол, нискокалоричен е (в 100 г се съдържат 56 калории) и е подходящ при диети и сърдечно-съдови заболявания. Лекото му диуретично действие го прави отлична храна

при бъбречни заболявания, а фолиевата киселина е подходяща за склонни към анемия и бременни. Във време на вирусни витамините в пашърнака са бонус за имунитета.

Пашърнакът се намира пресен на пазара от септември до март. Изберете дребни или средни твърди и сочни корени без кафяви петна, едрите са твърде груби, с много влакна. Това важи особено, когато се дава на бебета и малки деца. Подобно на картофите той се съхранява на тъмно и сухо място, а в хладилник - неизмит в хартиен плик.

Младият и дребен пашърнак се използва за готвене само след измиване, а постарият трябва да се обели или остърже, подобно на морковите. Ако централното стъбло е много твърдо, то се отстранява.

Пашърнакът се използва при приготвяне на супи, салати, сосове, говеци. Много си "върви" с всяко ястие, в което има картофи, месо, моркови и целина, ароматът става уникален. Съчетава се отлично и с чесън, лук, магданоз и мащерка. Трябва да се постави в ястието преди варенето.

Крем супа с гулия и пашърнак



Необходими продукти:

1 кг гулия
2 едри корена пашърнак
2 стръка праз
40 мл зехтин
черен пипер
сол
сметана

Начин на приготвяне:

Почистете гулията, като може да не я белите, ако е прясна. Нарезете я на едри парчета. Обелете пашърна-

ка, нарежете го на кръгчета и сложете да се варят в подсолена вода, докато омекнат.

Отделно запържете ситно скълцания праз в мазнина и го добавете към омекналите зеленчуци. Варете още малко. Ако водата е прекалено много, отлейте една част. Добавете сол и пипер на вкус и пасирайте всичко до гладкост. Гарнирайте супата със сметана, а по желание може да я разбияте в самата супа.

НАЧИНИ ДА СЕ ВПИШЕТЕ В ДРЕСКОДА НА РАЗЛИЧНИТЕ ГРАДОВЕ ПО СВЕТА

(продължение от бр. 26)

За да усетите атмосферата на един непознат град е добре да заобиколите музеите и галериите, а да се шумгнете в малките улици с квартални кафенета, китни магазини, да се потопите сред аромата на подправки или да се смесите с тълпата на пазара. Но как бихте съумели да го направите, ако изпъквате с хавайска риза в Рим или с бермуди в Берлин или туристическа шапка в Джакарта? Освен, че всички ще ви заглеждат сякаш сте сложили табела пред гърдите си с надпис „Аз не съм оттук“, то вие самите ще се почувствате неловко, откроявайки се по този начин сред масата от хора.

Представяме ви втората част от списъка на Business Insider с най-подходящо облекло за някои от по-популярните туристически дестинации по света. Съобразявайки се с местната култура и навици, вие наистина ще се слеете с новото място, ще почувствате ритъма на живота там и ще станете част от едно ново приключение.

Лос Анджелис, Калифорния

Целогодишно времето е доста топло в Лос Анджелис, така че потниците, свободните ризи, късите панталони и поли са неизменни. Добре е обаче да вземете суитчър или леко яке, особено ако имате намерение да отидете до плажа, тъй като може да стане хладно. Когато излизат на вечеря жените се обличат в тъмни дънки и елегантни туники, а за бар често срещани са мини полите, пъстрите блузи и рокли. Мъжете обикновено носят тъмни дънки с ризи или спортно сако.

Мадрид, Испания

През лятото типичното облекло включва риза от шифон, свободен потник или рокля, слънчеви очила и сандали. Маратонки Converse и SUPERGA са типичен избор за мъже и за жени, а шаловите са на мода целогодишно. През есента и зимата жените носят тесни дънки, широки пуловери, шалове и затворени обувки. Мъжете обикновено носят тъмни сиви дънки с блузи с V-образно деколте и кожени якета. Вечер правите дънки или панталони вървят страхотно с риза и стилни маратонки. Гривните и колиетата също са често срещани, но сложете дълго колие с тънка верижка

и тъмни орнаменти.

Москва, Русия

През пролетта и лятото жените често носят рокли с чорапогашник или дънки и тениска. Мъжете носят дънки с ризи с дълги ръкави, но не забравяйте светло яке и чадър, тъй като може да стане хладно. През зимата чорапогашник и кожено палто са задължителни. Ръкавици, шалове, шапки и здрави зимни ботуши - също, но се уверете, че те са лесни за сваляне, тъй като влезете ли на закрито ще стане много топло. Жените често се виждат в бродерии, а мъжете - облечени в дизайнерски марки като Dolce & Gabbana, Versace и Armani. Няма да намерите маратонки в Москва. Мъжете обикновено носят официални обувки.

Миконос, Гърция

Повечето от островите в Гърция са склонни към свободния стил, но в Миконос се предпочита небрежно-шикозното облекло. През деня се носят ленени панталони със стилни ризи, пуловери, вързани около раменете и огромни слънчеви очила. Тежките тъмно-златни гривни са фаворит за жените, както и полите, дълги до средата на бедрото. Вечер мъжете носят тъмни дънкови панталони и колосани ризи.

Ню Йорк, Ню Йорк

Нюйоркчани обичат да изглеждат „неглиже“, така че може да се облечете, както ще се чувствате напълно комфортно, но с елемент, които придава малко усет. Черното отдавна е емблематичен цвят за нюйоркчани. Все пак, това не означава, че ще видите хора само черно. Градът е невероятно разнообразен, така че има и голямо разнообразие

от стилове, но с подчертани неутрални тонове като черно, слонова кост, тъмно синьо и сиво, за да се създаде баланс. Но кой е най-важният елемент? Това са обувките. Това е град, в който се ходи постоянно и нюйоркчани обичат да намират баланс между тромавите маратонки и невероятно високите токчета като боти, мокасини, обувки с връзки, спортни обувки или леки маратонки.

Ню Делхи, Индия

В Ню Делхи внимавайте да не показвате прекалено много от ръцете или краката. Свободните ленени панталони и дълги ризи са подходящи за по-високите температури. Копринените туники са чудесен избор за жените. Когато времето захладне, дънките с пуловер са най-често срещани.

Париж, Франция

Когато сте в Париж не забравяйте да оставите спортните панталони, джапанките и белите маратонки. За да изглеждат небрежно шикозни жените обикновено носят тесни дънки с дизайнерска туника, семпла рокля с кецове Converse или равни обувки. Типични са дългите шалове в допълнение към тоалета за по-студено време в допълнение с кафяво бомбе и черни обувки с връзки, завършващи стилния вид. Парижани също обичат своите шлифери и блейзъри. Ако трябва да носите чанта, предпочетете Longchamp или кожена чанта за през рамо.

Рим, Италия

Римляните са склонни да носят удобни тениски, дънки, веещи се поли и рокли до коленете. Роклите, ризите и панталоните следва да бъдат съчетани. Ме-

ките панталони са популярни тук, а също и памучните якета. Черното тенденциозно е основен цвят за повечето тоалети, независимо дали става дума за панталони, костюми, рокли или свободни ризи. По отношение на обувките обикновено ще видите кожени сандали, високи ботуши и официални обувки.

Сан Франциско, Калифорния

В Сан Франциско, всичко е въпрос на пластове, защото температурите могат да минат от горещо към ветровито в рамките на няколко минути. Няма да видите често хора да носят светли шорти през лятото. Вместо това обикновено се носят дънки, черни кожени якета и удобни, но модни ботуши, равни обувки или маратонки, за да се движите лесно по хълмистите улици. Потниците не са популярни, освен ако не са сред пластове под някое яке. Също така кожените палта определено не са за тук.

Стокхолм, Швеция

В Стокхолм, всичко е въпрос на изискан минимализъм. Отделните елементи включват шапки и тъмни очила, въпреки че не винаги могат да се съчетаят едновременно. Равните ботуши са за предпочитане през зимата, а мокасините са изборът за лятото, заради афинитета към вървенето тук. Мъжете носят памучни панталони с колосани ризи или изчистени тениски.

Сидни, Австралия

Благодарение на слънчевите дни, почти през цялата година може да носите бански с туника и шорти през деня. Чифт сандали с каишки завършват тоалета преди да стигнете до брега. Мъжете често носят къси панталони, тениски и джапанки или маратонки. Вечер - чифт сиви или сини дънки с обикновена тениска и жилетка като завършващ елемент. Жените могат да излязат с обувки с танк подметка, а мъжете могат да носят модни маратонки.



ЗНАЕТЕ ЛИ КАКВО Е МОЧИ?

Мочи е десерт, който се прави от бял лепкав ориз, приготвен чрез желеване. Температурата, при която се желеа ориза е 62 градуса.

Обикновено в Япония, този десерт се прави на специална церемония, която се нарича „мочитцуки“. Лепкавата смес е многокомпонентна храна, която се

състои от полизахариди, липиди, протеини и вода. Консумира се целогодишно, но е традиционен десерт за Нова Година.

В миналото мочи се е консумирало само от императора и благородниците. Мочи е талисман за щастливи бракове и заради това се консумира в сватбения ден. Вярва се, че

дългите нишки от прясно приготвени мочи, символизират дълъг живот. Често мочи се използва като съставка и за други храни, например сладолед и супа.

В Европа се предлага предимно традиционно сладко мочи, към което може да се добавят най-различни добавки - ядки, плодове, стърготини, сладка и др.

ЖЕЛЕЗНИЦА В... ДВОРА

Словенски ентузиаст създаде сам своя мини теснолинейка

Юрий Козар, жител на малкото селце Просечка в североизточна Словения, построи теснолинейна мини железница в двора на своята къща. 55-годишният ентузиаст и фен на жп транспорта е създал абсолютно сам миниатюрен жп състав и аналогичен железен път.

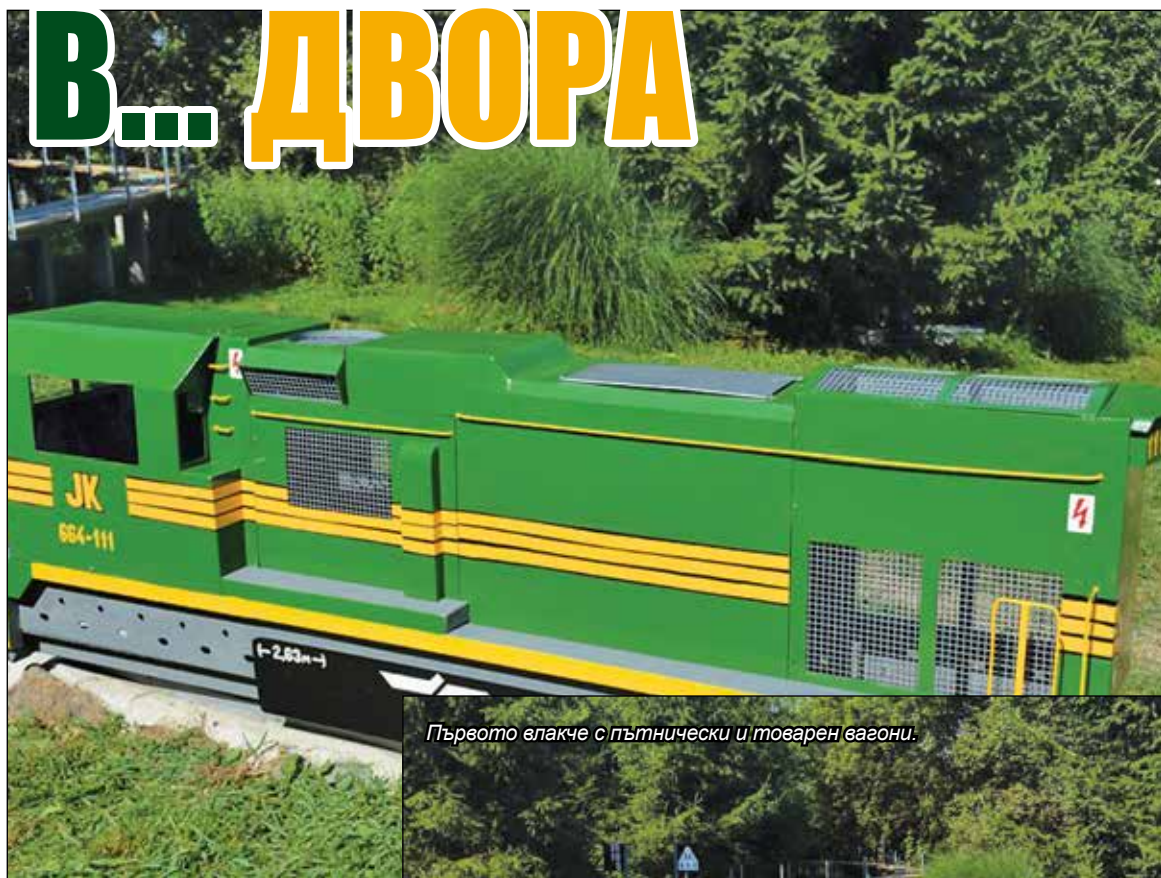
Първоначално словенецът е изградил железопътната линия. Тя е с дължина 150 метра и ширина 127 мм, а по маршрута ѝ има две гари и 60-метров виадукт. Конструирането и полагането ѝ му е отнело 15 месеца. Влаковете могат да пътуват по нея със скорост до 10 км/ч.

Още 6 месеца са били нужни на Юрий Козар за да изобрети локомотива, който е умалена версия (в мащаб 1:8) на реален дизелов образец. Той е с дължина 2,6 метра и тегло 255 кг, но за разлика от прототипа се задвижва от два електромотора, захранвани от акумулатори с напрежение 24 V. Интересното е, че е единственият в света с подобен мащаб, който е със затворена кабина, където има място за водача. Всички други компактни локомотивни образци са с кабините от открит тип.

Наред с него инженерът-любител е проектирал и създал и два мини вагона – товарен и пътнически. Първият е специално разработен за да помага на своя създател да превозва дърва от дърварника в двора (намира се близо до жп линията) до входа на дома му. По думите на словенеца обаче потенциалът му е значително по-голям. „Теоретично с него могат да бъдат превозвани товари с маса до 1250 кг“ – отбелязва той.

Вторият вагон Юрий е нарекъл в чест на своята съпруга – Лидия. „Моята жена ме подкрепяше безрезервно във всички проекти и затова реших да ѝ се отблагодаря по този начин“, споделя изобретателят.

Чрез създаването на миниатюрната железница жителят на Просечка е успял да изпълни своята най-голяма детска мечта. От малък той е искал да стане машинист на влаковете, пътуващи по преминаващата край селото жп линия Мурска Собота - Ходош. Уви, през 1968 г. жп участъкът е изоставен и омагьосващите го жп композиции изчезват, а заедно с тях го напуска и мотивът да им



Първото влакче с пътнически и товарен вагони.



Влакчетата привличат много местни и чужди туристи.



Част от жп линията минава по малък виадукт.



В локомотива се влиза през покрива.



Миниатюрните влакчета и теснолинейна железница от Просечка и техният създател.



Юрий Козар изгражда железницата около 2 години.

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При директна заявка от клиента

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

Ивайло ПАШОВ