

## ПЪЛНА НЕЗАВИСИМОСТ НА РАЗСЛЕДВАЩИТЕ ЗВЕНА ПО БЕЗОПАСНОСТ

Предвижда Брюксел с нова директива

Едни от последните промени в работата на специализираното звено за разследване на произшествията и инцидентите в железопътния транспорт, иницирани от Брюксел, е пълна независимост и самостоятелност, заяви ръководителят му Бойчо Скорбански по време на презентацията във връзка с 10-годишнината от създаването му. В официалното отбелязване на юбилея участваше зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Антон Гинев, както и ръководители и експерти, които се занимават с проблемите на безопасността в жп сектора.

Звеното е създадено през 2006 г., след изменението и допълнението на Закона за железопътния транспорт. Тогава в структурата за разследване влиза не само то, но и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА). Структурната реорганизация е резултат от транспонирането на директива 2004/49ЕО на Европейския парламент и Съвета. Но този европейски документ е предшестван от Регламент № 881, приет две години по-рано, през 2004 г., с който се създава и Европейската железопътна агенция (ЕЖА). Едновременно излиза директива 2004/49/ЕО за железопътната безопасност в Европейската общност, обясни Бойчо Скорбански. В този начален етап ИАЖА също извършва разследвания на произшествията и инцидентите, но според тяхната тежест, допълни той. По думите му в изминалите десет години излизат още няколко много важни европейски документи, които създават основата на общата нормативна база за целия Евросъюз. Това е Директива 110 от 2008 г. на Европейския парламент и на Съвета. С нея се изменя предишната Директива 49 за безопасността на жп транспорта. С Директива 2009/149/ЕО пък се правят промени на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествия. Въз основа на тях се актуализира и националната нормативна база на всички звена за разследване във държавите-членки.

За страната ни тези нови документи са Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в

железопътния транспорт, Наредба Н-№ 32/19.09.2007 г. за съгласуването на действията и обмяната на информация при разследване на железопътни произшествия и инциденти - издадена от МТ и МВР, правилата за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт на специализираното звено, сключеното споразумение между СЗРПИЖТ и изпълнителната агенция за обмен на информация и координация на действията в случаите когато не се спазват изискванията за управление на безопасността в железопътните предприятия. Регламентира се и независимостта на звеното при вземане на решения от ИА „Железопътна администрация“, управителя на железопътната инфраструктура, железопътните предприятия, както и от всички останали, чиито интереси могат да изпаднат в противоречие с функциите му.

До преди създаването на звеното анализът и дефинирането на причините за дадено произшествие или инцидент са се извършвали в жп предприятията, обясни Скорбански. Това до голяма степен е ограничавало обективността и качеството на разследването, защото всички структури по безопасност са зависели от ръководството на самото предприятие и администрацията, която е извършвала назначенията. „При нас системата за управление не може да бъде централизирана и трябва да е извадена от юрисдикцията на министъра на транспорта. С други думи необходимо е да сме извън структурата, за да не се допуска и най-малкото съмнение за липса на обективност. Точно това е причината в момента в Брюксел да се разработват нови форми на управление на този орган, който напълно ще бъде изваден от структурата на министерствата на транспорта във всички държави от общността“ – коментира пред в. „Железничар“ Бойчо Скорбански. И отбеляза, че в последното писмо от края на този април, изпратено от Европейската комисия са посочени въпросите, засягащи пълната независимост на разследващия орган, осигуряването на ресурсите, необходими за разследванията, както и самия механизъм на процеса, който по досега действащия закон е

На стр. 3



## СРЕДСТВАТА ПО ОП „ТРАНСПОРТ“ – УСВОЕНИ 97 ПРОЦЕНТА

Изпълнението на ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г. приключва с 97 процента усвояване на средствата, съобщи инж. Галина Василева, заместник-ръководител на Управляващия орган на ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г. и на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г., по време на комитетата за наблюдение на двете програми. През първия програмен период са финансирани общо 118 проекта единайсет, от които големи инфраструктурни обекти за повече от 1 млрд. 911 млн. евро. Все още незавършени остават рехабилитацията на жп отсечките Първомай - Свиленград, Септември - Пловдив, Пловдив - Бургас, както и изграждането на интермодалния терминал в Пловдив. Обходният път на град Габрово е друг проект, който не е завършен в рамките на допустимите срокове.

Във връзка с ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. инж. Василева посочи, че до сега са подадени за одобрение 18 проекта, 7 от които са получили „зелена улица“. Останалите 11 са в процес на разглеждане. „Подписаните до този момент договори са на обща стойност 535 млн. евро, в това число договорите за изграждане на Лот 3.1 и Лот 3.3 на АМ Струма, и изграждането на третия метродиаметър“, посочи Галина Василева. Одобрено още е разширението на втория етап от строителството на метрото, което включва 1,3 км трасе и една метростанция. Предстои подписването на договора за финансирането му. Галина Василева заяви, че предвид сложността на строителните работи, които ще се изпълняват и за да бъдат те приключени преди 2020 г., трябва всички проекти да са подадени за одобрение преди края на тази година. В противен случай се рискува те да излязат извън срока на допустимост на разходите. Стана ясно, че проектите, които са подадени от Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“, но все още за тях не са сключени договори за финансиране до влизането в сила на измененията в Закона за пътищата, са оттеглени.

Христо Алексиев, председател на Управителния съвет на НК „Железопътна инфраструктура“, представи напредъка на проектите в железопътния сектор. Два са големите инфраструктурни проекти, които ще се финансират по програмата, както и няколко по-малки. В процес на подготовка е модернизацията на жп линията Елин Пелин – Костенец, който вече е подаден за одобрение от Управляващия орган. Неговата стойност е 904 млн. лв., а прогнозите са до месец август да бъде обявена процедура за строителство. Другият голям проект е втора фаза на рехабилитацията на жп линията Пловдив - Бургас, на стойност 629 млн. лв. В ход е процедура за избор на изпълнител за участъците Стралджа - Церковски и Оризово - Карнобат. Предвидено е до месец октомври да бъде подписан договор за строителство.

Проектирането на интермодалния терминал в Русе се е осъществявало през миналия програмен период, а ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ ще финансира строителните работи, чиято стойност 43 млн. лв.

В пътният сектор между 2014 и 2020 ще се финансира Лот 3 на автомагистрала Струма и Фаза 2 на Западната дъга на София, част от които вече се изпълняват. По думите на инж. Лазар Лазаров, председател на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“, все още

На стр. 3



## ШВЕЙЦАРИЯ ЩЕ ВЛОЖИ 11,9 МЛРД. ЕВРО В ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА

Федералният съвет (органът на изпълнителната власт) на Швейцария внесе за гласуване в Федералното събрание (парламента) проектобюджета за финансиране на железопътната инфраструктура между 2017 – 2020 г. Той предвижда инвестициите в жп мрежата през тези 4 години да са в размер на 13,2 млрд. швейцарски франка (11,9 млрд. евро).

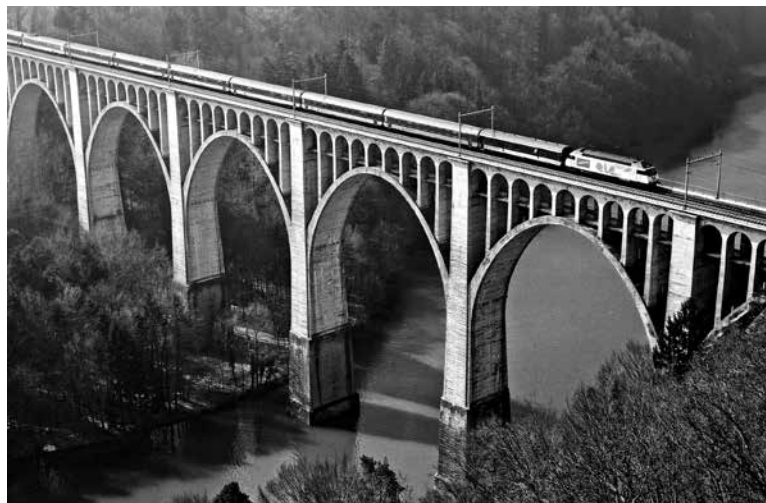
Тези средства се предвижда да бъдат разпределени и да достигнат както до държавните, така и до частните превозвачи. На основание на сервизния договор за поддържане на жп мрежата 7,6 млрд. швейцарски франка (6,85 млрд. евро) от общата сума трябва да получат държавните железници SBB. Другият лъвски пай – 4,9 млрд. франка (4,42 млрд. евро) – ще отиде при частните жп оператори на конфедерацията. 500 млн. франка (450 млн. евро) са определени за финансиране на непредвидени разходи в случай на произшествия и ава-

рии. Още 200 млн. франка (180 млн. евро) ще стоят в резерв за покриване на евентуални допълнителни нужди.

Разходите за експлоатацията и техническото обслужване на железопътната инфраструктура ще се осигуряват напълно от средствата на специален фонд. Той е създаден през 2014 г. за

обезпечаване на дългосрочното финансиране на инфраструктурните проекти.

Предложеният бюджет предвижда на жп отрасъла да се отпускат със 700 млн. франка годишно повече, отколкото през настоящия четиригодишен период (2013 - 2016 г.), който изтича в края на годината.



## ОЩЕ 60 ДВУЕТАЖНИ ВАГОНА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА ИЗРАЕЛ

Компанията Bombardier ще достави още 60 двуетажни пътнически вагони Twindexx Vario на държавните железници на Израел. Те ще им бъдат преда-

дени през 2017 и 2018 г. Това ще позволи броят на двуетажни вагони, произведени от канадския жп производител за израелските железници да достигне 425 единици. Стойността на поръчката е 106 млн. евро. Тя е оформена в съответствие с рамковото споразумение, подписано между страните през октомври 2010 г.

Необходимостта от закупуването на новите вагони е свързана със стабиления ръст на пътническите жп превози в Израел. Това налага да се увеличи вместимостта и честотата на пътуване на влаковете. Приетото от правителството на страната ре-

шение да се инвестират повече от 7 млрд. евро в усъвършенстването на жп мрежата разкрива нови перспективи за развитието на пътническите комуникации. Властите възнамеряват да развият с приоритет различните видове релсов транспорт, за да се намали зависимостта на израелските граждани от личните автомобили.

Като теглителна сила на композициите, съставени от двуетажните вагони Twindexx Vario, занапред се предвижда да бъдат използвани основно поръчаните през 2015 г. електролокомотиви Bombardier TRAXX.



## КИТАЙ ПУСНА НАЙ-БЪРЗИЯ КОНТЕЙНЕРЕН ВЛАК ДО ЕВРОПА

Между Китай и Европа започна да пътува нов контейнерен влак. Той е най-бързият от всички, които до момента са осъществявали за трансфер на товари по тази дестинация. Съставът ще доставя само за 10 дни стоките, с които е натоварен.

Жп контейнеровозът тръгва от северния китайски мегаполис Урумчи (в Синцянь-уйгурския китайски автономен район), а крайната му точка е германският град Дюселдорф, разположен недалеч от Дюселдорф. Общата дължина на маршрута, който преминава през териториите на Казахстан, Русия и Полша е 8000 км. Той е с 2000 км по-къс от тези на контейнерните състави, които досега са осъществявали рейсове между Поднебесната империя и ЕС. Това е позволило времето за път да се съкрати от 13 на 10 дни.

Товарните влаковете, тръгващи от Урумчи към Европа ще превозват продукция на китайската химическа промишленост, доматени сосове и текстилни

изделия. Поемайки обратно от Дюисбург към Китай те ще транспортират храни, мебели, техника, електронни прибори, лекарства и медицински изделия.



## Откриването на скоростната линия Haramain се отлага с 14 месеца



Саудитска Арабия удължи с 14 месеца контракта си със строителния консорциум Al-Shoula за изграждането на високо-скоростната жп линия Haramain. В промишленото обединение влизат компании от Испания и Саудитска Арабия.

По проект скоростната железопътна магистрала ще има дължина 450 км. Тя трябва да свърже саудитския пристанищен мегаполис Джидда със свещения за мюсюлманите град Медина. Линията ще е предвидена за влакови скорости до 300 км/ч. Конкурсът за оператор спечелиха испанските железници RENFE.

По план трасето трябваше да бъде готово и въведено в експлоатация през януари 2017 г. Но затруднения наложили срокът да бъде удължен до края на първото четиримесечие на 2018 г. Вече нееднократно пренасяне на строителните графици напред във времето е обусловено не само от технически проблеми, но и от природните условия на Арабския полуостров. Пустинните местности, през които минава то имат суров климат (жеги през деня и студове пред нощта) и сложна топография.

## В Баку бе открита трета линия на метрото



В столицата на Азербейджан бе пусната в експлоатация трета („Виолетова“) линия на местния метрополитен. Засега тя е дълга 2,1 км и има само две метростанции („Автогара“ и „Мемар Аджеми-2“), но броят им ще се увеличи до 12 с поетапното удължаване на трасето.

Проектирането и подготовката за строителството на „виолетовия“ маршрут на подземната железница в Баку започна през септември 2009 г. През февруари 2011 г. се пристъпи към прокопаване на тунелите, а строителните и довършителни дейности продължиха още 5 години.

Особеност при новата линия е, че пероните на метростанциите й са удължени до 144 метра. Това дава възможност на тях да спират 7-вагонни мотриси. Пероните на останалите две метро линии („Червена“ и „Зелена“) в Баку могат да приемат състави с до 5 вагона.

Очаква се до 2030 г. в столицата на Азербейджан вече да функционират общо 5 линии на метрополитена (в т. ч. и една кръгова) със 76 метростанции.



# ПЪЛНА НЕЗАВИСИМОСТ ... ПО БЕЗОПАСНОСТ

От стр. 1

предвиждал разпределението на задълженията да става между звеното и ИАЖА. С новите изменения се предвижда излизането на агенцията от структурата на разследващите лица тъй като, според директивата, всички значими произшествия ще бъдат разследвани от управителя на инфраструктурата и жп предприятията. До два месеца всяка страна трябва да даде отговор по тези въпроси и условията на ЕК, подписани от комисаря по транспорт Виолета Булц. Те са адресирани до всички европейски външни и транспортни министерства, събщи Бойчо Скорбански. По думите му едва тогава ще има ясна концепция как точно ще бъде позиционирано звеното. В някои държави то било структурата на друго ведомство или директно на подчинение на Министерски съвет. Идеята е разследващите инспектори да се назначават от ръководителя на звеното. Позовавайки се на писмото на Виолета Булц Скорбански подчерта, че в бъдеще изключително внимание ще се обръща на критериите за изграждане. Очаква се нова формулировка и по този проблем, която предвижда оценяването на тези експерти да става от прекия ръководител на звеното.

Дейността на звеното няма превантивна цел, уточни Скорбански. Тя преди всичко е насочена

към констатиране и установяване на причините, за да не се допускат в бъдеще аналогични произшествия. Така е записано и в действащата нормативна уредба, където инициативата за превенция се предоставя на националния орган ИАЖА и на ведомствените органи за безопасност. Едни от инструментите им за въздействие са предписанията, които правят при констатиране на нередности. Въз основа на препоръките на звеното изпълнителната агенция изготвя мерките, които трябва да се предприемат и да са обвързани с конкретни срокове за изпълнение. Като конкретен пример бе посочен дерайлирането през 2013 г. на бързия влак при навлизането му в гара Калояновец, където загина един от локомотивните машинисти. През последните 10 години заедно с пожара, избухнал във влака София – Кардам. Това произшествие се квалифицира сред трите най-тежки. То става причина веднага да се направи предложение за изменение на нормативната база, свързана с поддръжката на подвижния състав, а също така и да направят предписания до съответните жп превозвачи, които изискват персоналът, който пътува по участъци, снабдени с ALS, да преминава курсове за съответната правоспособност



и квалификация, както и във всички локомотиви системата да бъде включена по време на движение.

От цитираната статистика в презентацията се вижда, че през последните 10 години звеното е извършило 24 разследвания, изготвило е 23 окончателни доклади от разследванията, направило е 95 препоръки за безопасност, от които 62.1 процента били изпълнени. Изпратило е и осем годишни доклади в Европейската железопътна

агенция. То е участвало и в работата на мрежата от национални органи за разследване на ЕЖА. В групата са разглеждани проблеми, свързани с обучението, повишаване на разследващите инспектори и всички онези детайли, засягащи сътрудничеството между страните-членки на ЕС във връзка с разследването на железопътни произшествия. Основната цел е създаването на еднакви стандарти и подобряване на безопасността в железопътния транспорт.

Бойчо Скорбански сподели, че виждането на ръководството на звеното е в бъдеще да бъдат създадени два регионални пункта, в Пловдив и в Горна Оряховица, за да може при инцидент веднага да се реагира бързо. Той подчерта и високата квалификация и отличната професионална подготовка на колегите си в звеното Явор Минев и Димитър Йотов, чиито експертни действия, оценки, анализи, изводи и висока отговорност подсилват екипната работа.

## ОП „ТРАНСПОРТ“ – УСВОЕНИ 97 ПРОЦЕНТА

От стр. 1

се търси оптималният вариант за преминаване през Кресненското дефиле. Той допълни, че до момента са разгледани над десет възможности за този участък. Обсъжда се и възможността за физическо разделяне на двете ленти за движение.

Изпълнителният директор на „Метрополитен“ ЕАД инж. Стоян Братоев представи изпълнението на проекта за изграждане на столичното метро. „От януари започна строителството на третия метродиаметър в София, а през юли очакваме завършването на втория лъч с новата метростанция „Витоша“ - посочи Братоев. - Третият лъч

е най-сложният за изпълнение досега, защото започваме от нулата. Няма изградено депо, нито системи, а и трасето преминава през много труден участък, което допълнително усложнява проекта“, допълни той. Инж. Братоев обобщил, че краткосрочната прогноза е до 2020 г. 56 км линии и 53 метростанции да работят в столицата. Тогава метрото ще бъде с около 50-процентен дял в градския транспорт на София.

Участие в заседанието взеха представители на управляващия орган, бенефициентите, местна и изпълнителна власт, неправителствения сектор, синдикални организации, експерти от Европейската комисия, експерти.

## РУСЕ ПЛАНИРА ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА

Проектът предвижда 6 етапа на развитие на градска железница като основен е първият. Той ще свързва централна гара Русе – гара Разпределителна – Русе север – КТМ „Мартен“ и ще е с обща дължина 16.434 км. Прогнозата е, че времето за пътуване по нея ще продължава 39 минути, от които 13 минути ще са необходими за спиране и престой по гари и спирки и 26 минути за движение. Вторият етап включва изграждането на отклонението до Индустриален парк като ще обхваща маршрут с дължина 3,154 км., който преминава и през Русе-разпределителна, и през Русе-изток.

Третият етап обхваща строителството на връзката между гара Север и северната околоръстна жп линия, Музея на транспорта, Речна гара, гара запад и гара Долапите. Дължината на това направление е 5,9 км. Тя е много привлекателна, най-вече заради панорамата покрай Дунав. Четвъртият етап предвижда линията, дълга 21 км, да се движи от Русе пътническа – спирка „Долапите“ - гара Долапите – спирка „Божичен“ – гара Иваново и обратно. Петият - осъществява 16-километрова връзка от Русе пътническа, през Русе разпределителна до Гюргево север.

Проектантите от фирма „Гео-Чонав“ ООД предлагат шестият, финален и най-амбициозен етап да включва 111-километрова директна жп връзка с летище Отопени в Букурещ, по направлението Русе пътническа – Русе разпределителна – Гюргево север.

За примерения график за движение, още с пускането на първия етап, ще са необходими четири дизелови мотриси в участъка гара Русе север – Мартен, които в пикови часове ще могат да превозват до 2400 души в една посока. Извън натоварените часове ще има възможност да се отдели една мотриса с капацитет 300 пътника за обслужване на Русе пътническа – Русе разпределителна – Гюргево север.

Проектът предлага още в първия етап да се изградят 5 нови жп спирки – „Родина“, „Университета“, „Безмитна зона“, „Булмаркет“, „Лукойл“, както и нов жп участък преди град Мартен с дължина 613 м, жп спирка „Мартен“ и автопаркинг. Ще бъде необходимо да се ремонтира 10,2 км железен път, както и оборудване с електрически централизации за автоматич-

но управление на движението на влаковете на гарите Русе север и заводска - КТМ.

Очаква се стойността на бъдещата инвестиция да е съизмерима с възможностите на държавата, общината и частния бизнес. Точният размер ще бъде определен с изготвянето на инвестиционния проект. След окончателното приемане на прединвестиционното проучване, то ще послужи като техническо задание за изготвянето на инвестиционния проект. Прогнозната му цена за първия етап е между 250 000 и 300 000 лева. Намеренията са осигуряването на тези средства да стане чрез програма „Джесика“, за което вече са проведени предварителни разговори.

Страницата подготви  
Мая Димитрова







## СЕДМИЦА НА ОТВОРЕНИ ВРАТИ

20 – 26 юни 2016

В

**ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН  
ТРАНСПОРТ**

**“НИКОЛА ЙОНКОВ ВАПЦАРОВ”**

**ГР. ГОРНА ОРЯХОВИЦА**



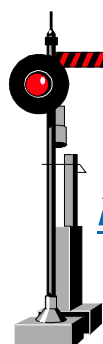
За всички кандидати и техните родители ПГЖПТ „Н. Й. Вапцаров” гр. Горна Оряховица, организира седмица на отворени врати от 20.06.2016 г. до 26.06.2016 г. в удобно за Вас време може да посетите училището, да разгледате учебния комплекс, да получите подробна информация за професиите и специалностите.

През цялата седмица ще имате възможност да:

- Посетите учебни часове, както по общообразователни предмети така и по профилирана подготовка;
- Да се запознаете с проектите, по които работим;
- Да разгледате ученическото общежитие;
- **Да придобиете лични впечатления** за нашите преподаватели;
- Да се докоснете до атмосферата в училището и да видите нашите ученици в действие.

**За кандидатите от други населени места:** За ваше удобство, училището ще бъде отворено в събота 25.06.2016 г. и неделя 26.06.2016 г. Необходимо е само предварително да заявите денят, в който ще посетите гимназията.

За регистрация: тел: 0618/2 68 56 или на email: [pgjpt\\_go@abv.bg](mailto:pgjpt_go@abv.bg)



**Има ли по-добър начин да  
съберете впечатления и да  
направите правилния избор на  
училище?**





# ШВЕЙЦАРИЯ ОТКРИ „ТУНЕЛА НА ВЕКА“

На 1 юни т. г. Швейцария официално откри новият най-дълъг железопътен тунел в света – „Сен Готард - базов“. Неговото изграждане продължи цели 23 години и не случайно бе наречен „Тунела на века“. Заслужи го с внушителната си дължина от 57,1 км и фантастична дълбочина от 2000 до 2500 м под земята, която достига в определени участъци. Очаква се в близките десетилетия той да играе ключова роля в транспортната система на Европа и особено на страните от Европейския съюз.



Ежедневно в работните дейности участваха над 3500 строители, инженери и други специалисти.

„Откриването на „Сен Готард - базов“ е исторически момент за железниците на континента и за транспортните превози през Алпите - отбеляза комисарят по транспорт на ЕС Виолета Булц. – Тунелът ще помогне за укрепването на единния пазар на Евросъюза, като осигури пряка връзка между северните и южните части на Европа. Наред с това ще помогне и за реализацията на политиките на декарбонизацията на транспорта и на прехвърляне на транспортните потоци от автомобилите към железниците“.

Позицията на Брюксел е резонанна, независимо, че съоръжението бе изградено изцяло за сметка на швейцарската конфедерация, която не е член на ЕС. Преминавайки през недрата на планинската верига Сен Готард в централна Швейцария то осигурява удобна високоскоростна връзка между Северна Италия и Южна Германия. По този начин ще значително ще стимулира развитието на скоростните пътнически и бързите товарни превози през Алпите.

„Сен Готард - базов“ ще повиши значително конкурентоспособността на жп транспорта по Рейнско-Алпийския коридор – един от най-натоварените карго маршрути в Европа, свързващ портовете на Северно море с италианския северозапад. Смята се, че с появата му много търговски компании ще предпочетат да превозват товарите си със железниците и така ще се разтоварят автомобилните пътища от Апенинския полуостров към Централна Европа. В момента милиони тонове стоки се транспортират ежедневно с над 4000 камиони през Алпите и преминават по високопланинските пътища на Швейцария, за да достигат до предназначението си. Това води до много задръствания, замърсяване на въздуха и инциденти. Новото подземно жп трасе ще допринесе за намаляването на трафика и ще окаже положително въздействие за опазването на природата и спокойствието в региона.

Тунелът съкращава пътуването между немскоезичния Цюрих и италоезичния Лугано до близо два часа, спестявайки око-

ло 45 минути от времето, необходимо до този момент. Трансферът Цюрих – Милано, пък намалява с цял час. Освен това той се явява и удобна транспортна връзка за достъп до редица индустриални и културни западноевропейски центрове, между които се издигат Алпите.

Изчисленията сочат, че през „Тунела на века“ всеки ден ще могат да се движат до 260 товарни и 65 пътнически влака, които ще развиват скорост съответно до 100 км/ч и до 250 км/ч. Такъв капацитет не предлага първия жп тунел „Сен Готард“ (с дължина 15 км, осигурява жп връзка на



Тунелите са пробивани с 8 огромни земекопни „къртици“.

Цюрих и Милано) прокопан от швейцарците (със съфинансиране от Италия и Германия) под живописния проход Сен Готард през 1882 г. Това важи и за открития през 2007 г. втори тунел „Льотчберг“ (дълъг 34 км), който също преминава оттам в друго направление. За сравнение последният досега бе трети по дължина в света и позволяваше движение на 42 пътнически и над 80 товарни влака дневно.

Прокопането и изграждането на новото тунелно съоръжение струва на Швейцария 12,2 млрд. швейцарски франка (12,3 млрд. долара). В хода на работата бяха прокарани общо 153 км подземни проходи (две тръби-тунели, на 40 м една от друга, за движението на влаковете в противоположни посоки, плюс свързващи ги тунели на всеки 320 м) на дълбочина между 500 и 2500 м. Има изградени две аварийни спирки, на които в слу-



При строежа са използвани 131 000 куб. метра бетон и положени 290 км релси.



Построяването на съоръжението струваше на Швейцария 12,3 млрд. долара.



През „Тунела на века“ всеки ден ще могат да се движат до 260 товарни и 65 пътнически влака, развиващи скорост между 100 и 250 км/ч.



Тунелът „Сен Готард - базов“ е с дължина 57,1 километра.

проект на стойност 23 млрд. швейцарски франка (23,78 млрд. долара). Решението за построяването на алпийския тунел бе взето в края на 1998 г. на референдум, при който близо 64 процента от гласоподавателите подкрепиха плана. Проектът бе стимулиран и от опасенията на швейцарците за разрушаването на девствената алпийска природа, под автомобилното въздействие. Наложено се обаче и правителството на Швейцария да положи усилия, за да убеди скептичните си евросъседни да подкрепят амбициозния трансалпийски жп проект.

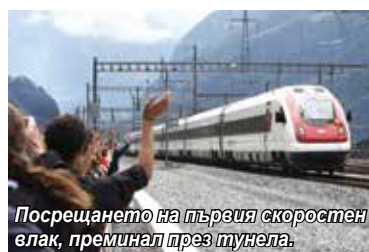
На тържествената първоюнска церемония за откриването на съоръжението присъстваха президентът на Швейцария Йохан Шнайдер-Аман, френският президент Франсоа Оланд, германският канцлер Ангела Меркел и италианският премиер Матео Ренци. Заедно с политически лидери от Лихтенщайн и Австрия, те преминаха със специален ВИП-влак по трасето на тунела. Запазвайки демократичната природа на проекта, композицията с политични и знаменитости бе втора. Малко преди нея през „Сен Готард - базов“ пое друг състав, возещ стотици обикновени граждани, спечелили това право в специална лотария.

Редовните жп превози през новия тунел-рекордьор се очаква да започнат малко преди Коледа т. г. Дотогава през съоръжението се планира да бъдат направени около 3000 изпитателни курса.

През последните години Австрия, както и Франция и Италия започнаха работа по изграждане на два подобни жп тунели в източните и западните Алпи, чиято дължина е планирано да надхвърли 50 км до 2020 г. Според инженери обаче „Сен Готард - базов“ още дълго време ще остане най-дългият тунел в света.

Очаква се икономическите последици от въвеждането в експлоатация на тунелното съоръжение да бъдат значителни. Прогнозите са, че до 2030 г. количеството товари, които се превозват под масива Готард ще се удвоят, спрямо сегашните 1 млрд. тона. Но процеса може и да се позабави, тъй като съседните на Швейцария страни имат още работа по разширяването на железопътната си инфраструктура, така че да осигурят достатъчно влакове, за да може да бъде използван целият капацитет на новия тунел.

Ивайло ПАШОВ



Посрещането на първия скоростен влак, преминал през тунела.



Съоръжението ще играе ключова роля в транспортната система на ЕС.



Лидерите на Швейцария, Франция, Германия и Италия преминаха по трасето на тунела със специален ВИП-влак.



Очаква се икономическите ползи от изграждането на тунела да бъдат значителни.

чай на опасност пътниците могат да слязат и напуснат тунела. Изкопно-пробивните дейности са извършвани с осем 3000-тонни машини - „къртици“ с диаметър 9,8 м, работещи едновременно, за да се пести време. На много



# БЪЗ

Българската народна медицина в лицето на лечителя Петър Димков нарича бъза, по-специално черния бъз, „най-силната българска билка“. С доказани противоракови свойства бъзът е ценно растение, което е в състояние да донесе много ползи на човешкото здраве.

Бъз (Sambucus) е род дву-семеделни растения, включващ около 30 вида. Всички видове бъз са или храсти, или ниски дървета. У нас се срещат главно 3 вида: черен, червен бъз (Sambucus racemosa) и бъзак (наричан тревист бъз).

От най-голяма полза е черния бъз (Sambucus nigra), който представлява храст или дърво, достигащо височина до 3 м високо, а в редките случаи до 8-10 м. Има силно развита коренова система, а бъзови плодове узряват края на август или началото на септември. В някои части на страната е известен с наименованията бзуняк, драмбъз, селешник, мимер.

Черният бъз не бива да се бърка дивия бъз, който е многогодишно тревисто растение, наречено бъзак. Характерно за бъзака е, че цветът му има неприятна миризма и е по-едър от този на черния бъз.

Плодовете на черния бъз са цяла аптека за нашето здраве,



стига да знаем как да ги прилагаме. Те са богати на антицианови съединения, които оказват голяма роля при неутрализирането на свободните радикали. Огромно е количеството на пектин и целулоза в бъза, а освен в това в растението се съдържат много ценни минерали и микроелементи.

Голямо е количеството и на витамин С в бъза, а ако съумеете да го изсушите правилно, може да запазите по-голямата част от полезните съставки. Плодът на бъза е богат на антиоксиданти и вещества с противовъзпалително действие.

Всички части на растението бъз има лечебни свойства – корените се използват под формата на отвара, плодовете като настойка, от листата се прави отвара или се прилагат външно под форма на лапи, а от цветовете може да се приготви запарка/чай.

Огромна е здравословната полза от бъза върху човешкото здраве. Старо народното поверие гласи, че тъмните зрънца

на бъза гонят болестите, което днес е доказано дори от съвременната наука и медицина. Бъзът е мощно средство срещу грип, помага на организма за побързото му възстановяване след простуда. Той има потогонно, слабително, диуретично действие и способства за понижаване на висока температура заради съдържащите се в него гликозидните вещества. Използването на бъз помага за регулиране обмяната на веществата. С бъзов чай от цветовете на черният бъз се правят инхалации при пресипнал глас и при възпаление на горните дихателни пътища. Традиционната ни медицина съветва чай от бъз да се прилага още при импотентност, хемороиди, възпаление на пикочните пътища, подагра, при високо кръвно налягане, воднянка, възпаление на бъбреците и пикочния мехур, възпаление на простатата, уриниране, придружено с кръв, копривна треска, задух и затлъстяване.

## ВРЪЗКАТА НИ – ПОД ЗАПЛАХА: КОИ СА СИГУРНИТЕ ПРИЗНАЦИ



Безспорно всяка връзка има своите пикове и проблемни моменти. Но колко дълго може да продължи една криза и колко дълбока може да е тя, за да се замислите дали не е по-добре да я прекратите?! Това е въпрос, на който мнозина търсят безуспешно отговор.

На първо място психолозите изброяват много причини, поради които човек се опитва да запази връзката с партньора си без дори да се замисля доколко сериозни са проблемите в нея. Най-често „спирачка“ е неизвестността какво ще се случи, ако хората напуснат своя партньор. Очертаващите се в съзна-

нието потенциални проблеми с децата, финансова и/или социалната (реакцията на роднини и приятели) нестабилност силно влияят на евентуалното решение за край.

Все пак специалистите открояват четири сигурни признака, че вашата връзка е в сериозна опасност. Наличието на една или две от тях все още не означава, че по-доброто решение е раздялата, но показва, че трябва да обърнете внимание на проблемите, особено ако искате да опитате и да запазите отношенията с партньора си.

**1. Студенина и чести конфликти.** Ако и двамата партньор

ри не могат да запазят добрия тон в отношенията си дори пред децата, роднините и приятелите, това е сигурен знак, че връзката им е сериозно заплашена. Дефиницията на нездравата връзка според психолозите е когато негативните емоции надвишават позитивните.

**2. Липсата на подкрепа.** Ако в момента сте болни, имате проблеми с работата или с приятел, получавате ли подкрепа от своя партньор? Друг начин да разберем кого чувстваме наистина емоционално близък, е да си зададем въпроса към кого бихме се обърнали за подкрепа и помощ в такъв критичен момент. Ако предпочитате да потърсите съдействие от друг, а не от своя партньор, кризата в отношенията ви е наистина сериозна.

**3. Нямаме желание да се прибирате.** Предпочитате ли да сте някъде навън вместо да си отидете у дома при своя партньор? Понякога наистина на човек се налага да работи до късно или има други задължения, които го задържат навън. Ако обаче просто си търсите причина и занимание извън дома, имате причина да се замислите дали връзката ви има бъдеще.

**4. Не можете да кажете „обичам те!“** Всеки е преживявал моменти, в които не харесва и не одобрява нещо в поведението и думите на своя партньор. Думите „обичам те!“ може също така да не се произнасят, а да се показват. Нездравата връзка предполага да не сме в състояние по никакъв начин и в никакъв момент да (по)кажем любовта си.

## СОК ОТ БЪЗ

### Необходими продукти:

30 едри цвята бъз  
2 кг захар  
1.5 л вода  
3 бр. лимони

### Начин на приготвяне:

Подберете свежи и бели цветове от бъз, които не са почнали да потъмняват. Изрежете дебелите дръжки при нужда и оставете бъза да изсъхне, ако е влажен или мокър. Сложете цветовете без да ги миете в голяма тенджерка.

Преди това може да сложите да се свари захарният сироп от захарта и водата, като вари-

те, докато захарта се разтопи. Захарният сироп се охлажда напълно и се залива върху цветовете бъз, върху които сте сложили вече нарязаните на парченца лимони. Така всичко престоява за 48 часа. След това сме готови да прецедим сока - първо изстискайте внимателно с ръце големите цветове с лимоните, след това малките, оберете каквото е възможно с цедка и прецедете накрая сока през тензук. Разлейте го в шишета, затворете и съхранявайте на тъмно и хладно. При консумация разредете с вода според вкуса.



## Позата по време на сън подсказва черти от характера



Спящият човек може много да каже за себе си. Днес специалистите определят най-общо 5 пози по време на сън, които „говорят“ за основни черти от характера на човека:

**1. Зародиш:** Човекът лежи на една страна, свит на кълбо със свити крака, коленете са почти допряни до брадичката – Тук е ясно изразен стремежът за изолитане от външния свят.

**2. Полузародиш:** На една страна, краката са леко свити – Този човек е уравновесен, благонадежден, умее лесно да

се приспособява към всякакви обстоятелства.

**3. Ръцете на спящия скриват главата му** – Тази поза означава стресово състояние, мнителност, недоверие към хората, стремеж към постоянство.

**4. Кралска поза: По гръб с разтворени ръце и крака** – Този човек е свикнал още от детство да бъде център на вниманието. Той е общителен, открит.

**5. По корем** – Тази поза говори за пълен самоконтрол, умение да се планира живота, стремеж към перфекционизъм.



# БИРАТА

Позната на света от древни времена, днес бирата се нарежда сред любимите питиета и на мъже, и на жени. А няколко европейски държави са превърнали производството на бира в своя история. Бирата е може би най-популярната и най-стара напитка в света. И въпреки че мнозина приемат консумацията ѝ като проява на лош вкус, истинските ценители ѝ се наслаждават заради блажения вкус, успокояващия ефект и полезните ѝ здравословни качества. Тъй като бирената мая (която се използва за ферментация на бирата) е богат източник на хранителни вещества (включително магнезий, селен, калий, фосфор, биотин и витамини от В групата), много често бирата е наричана „течен хляб“ или „течна баница“. А алкохолът, съдържащ се в нея е силен антираков агент. Но разбира се, говорим за умерена консумация на бира. И не мислете, че от бирата се оформя бирено коремче. Причина за него е липсата на движение.

## Кратка история на бирата

В Европа бирата се появява преди около 3000 години, благодарение на келтските и германските племена. До VII в. се произвежда и продава в манастирите, а съставът ѝ включвал плодове, мед, упойващи билки, подправки и различни растения. Напитката се консумирала предимно в домашни условия и дори нямала силно опияняващ ефект, от който не рядко ни боли глава. Хмелът като съставка се включва едва през IX в., а през XVI в. херцогът на Бавария - Уилям IV, издава харта за чистота на продукцията, според която бирата да се прави само от вода, хмел, ечемик и малц – формулата, която познаваме днес.

## Къде се произвежда най-вкусната бира в Европа?

Предимствата на европейската бира е признан дори един от седмината основатели на САЩ Бенджамин Франклин: „Бирата е доказателство, че Бог ни обича и иска да бъдем щастливи. Ако опитате дори глътка от блудкавата американска жълтеникава течност, вероятно ще възразите. Но ако последвате пътя на бирата в Европа, ще мислите като мен“. Като отклик на неговите думи, днес туристи от цял свят се стичат към стария континент с желанието да опитат най-вкусните разновидности на любимата си напитка. Ако и вие сте сред тях, изберете една от следните дестинации, където се произвежда най-вкусната бира в света.

### Прага, Чехия

Родината на 2 от най-известните марки бира в САЩ – „Будвайзер Будвар“ (Budweiser Budvar) и „Пилзен Уркуел“ (Pilsen Urquell), всъщност е Чехия. Първата се произвежда в пивоварните в град Ческе Будејовице (ста-

ро име Будвайз), на около 200 км от Прага, а втората - в пивоварните на град Пилзен, на около 90 км. от Прага. Другите първенци на чешката пивоварна традиция са „Старобърно“ (Starobrn) и „Старопрамен“ (Staropramen).



во и различен вкус, но все пак – същите. Макар холандското пивоварно производство да е сравнително младо, страната може да се похвали със завидно количество марки бира.

Защо докато си почивате от велообиколката на града, или след като разгледате музеите на Ван Гог и Ане Франк, например, не поседнете в някое заведение,



Ако нямате възможност да се разходите до градовете - първоизточници на продукцията, в столицата също се предлагат във всяко заведение. На практика, тук бирата в заведенията е по-евтина от водата, така че защо не си поръчате една ледена халба (почти сигурно е, че ще бъде наливна) за кратка почивка? Или пък можете да посетите най-голямата „бирена градина“ в Прага – ресторант – пивоварна „У Флеку“, където ще научите интересни подробности за производството на бирата, докато вкусвате от апетитните ястия и неповторимото чешко PIVO.

### Мюнхен, Германия

Този германски град е известен не само с престижните си университети и високия стандарт на живот, но и ежегодния фестивал на бирата – „Октоберфест“. За щастие, благодарение на богатата баварска пивоварна култура, за да опитате една от най-хубавите бири в Европа, не се налага да съобразявате програмата си с бирения празник. Из цял Мюнхен и околностите

му, са устроени т.нар. бирени градини (открити заведения за консумация на храни и бира), където заедно с всевъзможните наденички, печени картофи, ребърца и тестени изделия, можете да пиете всякакъв вид висококачествена бира. Коя да си поръчате? „Аугустинер“ (Augustiner - най-старата пивоварна марка), Шпатен (Spaten), Льовенбрау (Loewenbrau) и тъмно Хофбрау (Hofbrau), например.

### Амстердам, Холандия

Всички са чували марките „Хайнекен“ (Heineken), „Гроулш“ (Grolsch) и „Амстел“ (Amstel)? Но тях ги продават и в България. Вярно, с много по-ниско качест-

за да охладите настроилата се на културна вълна душа с класическата бяла бира Wieckse Witte или пък с „Бавария Премиум“ (да, въпреки името си - Bavaria Premium, тя е холандска марка).

### Брюксел, Белгия

Дори да не ви е известно, е факт – белгийската бира е сред първенците в пивоварното производство. Тя се прави още от Средновековието и днес вече поддържа над 120 пивоварни, в които се произвеждат над 500 различни марки с всевъзможни цветове и вкусови характеристики – от лека и светла бира през жива бира (наричана още прясна, защото не е минавала през химичните проце-

си пречистване и пастьоризиране), до зимна бира (наричана още коледна, защото се произвежда през декември, съдържа повече алкохол, и подправки).

Най-популярната марка белгийска бира, без съмнение, е „Стела Артоа“ (Stella Artois). Но по-добре опитайте уникалната Трапистка бира – произвеждана в едно от шесте трапистки абатства (основани от монашески ордени, напуснали Франция в началото на XIX в.) на Белгия, или марките „De Koninck“ и „Leffe“, например. А в района на Брюксел е разпространено т.нар. Брюкселско шампанско – марката „Gueuze“. Повечето марки се продават бутилирани, а чашите са специално подбрани да усетите по-добре вкуса (като виното).

### Дъблин, Ирландия

Освен висококачествено уиски, Ирландия е популярна и с производството на една от най-вкусните бири в света. Именно от тук произлиза и всеизвестната марка „Гинес“ (Guinness). Но тя далеч не е единствената. Освен другата традиционна бира - „Харп“ (Harp), можете да избирате измежду още десетки вкусове и цветове на напитката.

Едно от най-популярните места за консумация и производство на бира в Дъблин е фабриката „Портър“ в квартал „Темпъл Бар“ (Temple Bar) – любимо място за нощни забавления на туристите и културното лице на града през деня. В „Портър“ ви очакват 9 различни вида бира, произведени на място и предлагани с търговска цел, за редовни посетители и за случайни минавачи.

### Лондон, Великобритания

Английските пбове (кръчми) са известни по цял свят. А знаете ли, че в цяла Англия се предлагат над 2000 марки бира? И със сигурност по-голямата част от тях можете да намерите в най-разпространената форма на заведения в страната – пбът. С оригинална фасада, изпъстрена или с разноцветни капаци на прозорците, или със средновековни мотиви, а също не и с варварски, кръчмите имат статута на институция. Така че в никакъв случай няма да останете разочаровани от избора на бира.

Къде да отидете? Едни от най-популярните заведения, дори с историческа стойност, са „Котвата“ (The Anchor), „Мястото на Уитби“ („The Prospect of Whitby“), а защо не и „Бар На здраве“ (Cheers - вдъхновен от едноименния сериал).



# „ШЕКСПИРОВИ СТРАСТИ“ В МЕТРОТО

**Състав, брандиран в памет на великия английски драматург, пътува в московското метро**

От няколко седмици по Филевската („Синята“) линия на метрополитена в Москва пътува уникален тематичен метро влак, посветен на личността и творчеството на знаменития Уилям Шекспир (1564 - 1616). Появата му е обща инициатива на управата на метрото на руската столица и Британския съвет в Русия. По този начин те отбелязват 400-годишнината от смъртта на „Великия Бард“, сочен за най-значимия автор в англоезичната литература, а според много литературни критичници - и в световната. Проектът е посветен също така и на Годината на езика и литературата на Великобритания и Русия.

Атрактивно бандирианият влак носи името „Шекспирови страсти“ и е в движение от 24 май. Или месец и един ден след датата (23 февруари), в която е починал английският поет преди четири столетия. Той ще пътува по трасето в продължение на 6 месеца - до 24 ноември. През това време пътниците ще имат възможност да се докоснат до

шекспировите страсти в една съвременна, достъпна и понятна за всеки интерпретация.

Шекспир не случайно е наричан „повелител“ на човешките чувства. В неговите пиеси винаги кипят изгарящи страсти. И всеки от нас може да припознае тези душевни терзания в своя живот. Те не са чужди и на нашите съвременници, просто способите за изразяването на тези емоции за четири столетия значително са се променили. Ако хората от шекспировите времена са им давали израз в стихове, песни, дневници и витиевати писма, то днес ние се ограничаваме до сухи есемеси и постове в социалните мрежи с емотикони.

Затова създателите на „Шекспирови страсти“ - дизайнерското студио на Артемий Лебедев - са решили да преведат произведенията на Великия Бард на днешния език на интернет-символите и да предадат чувствата на Макбет, крал Лир, Ромео и Жулиета с помощта на пиктограми и всевъзможни



Зад кабините на машиниста са оформени „зони за селфи“.

емотикони. По този начин разговорът за вечните теми се води на два понятни езика - този на поезията и на знаците.

Отвън вагоните са облепени с фото пана на обикновени хора, изпитващи различни емоции (злост, радост, страдание, завист), които внезапно се превръщат в персонажи на шекспировите произведения. Всеки портрет е заобиколен от емотикони, посветени на вечните теми за любовта, ненавистта, властта и смъртта.

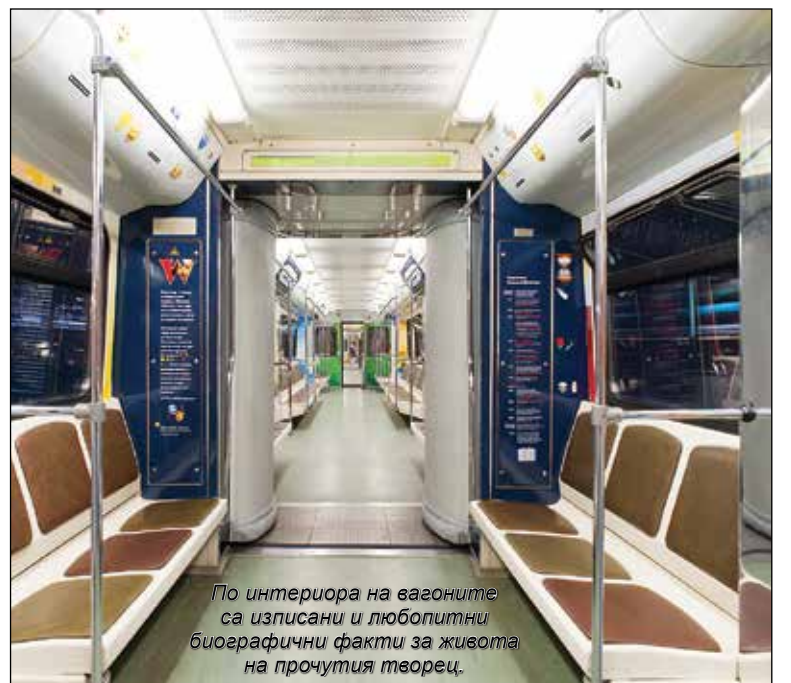
Същите символи присъстват и в интериора на вагонните салони. Там илюстрират цитати от известни произведения на знаменития творец. Те подсказват на пасажерите за каква емоция, интонация и експресия трябва да прочитат въпросните реплики. Така пътуващите в метрото могат да се превъплъщават в героите знаменитите пиеси.

В първия и последния вагон на тематичната метро композиция - зад кабината на машиниста - са оформени дори „зони за селфи“. В тях желаещите могат да направят снимки с пано, изобразяващо Шекспир, който държи в ръце огромен сив котарак (предполага се, че е обичал котките). Осигурен е и Wi-fi достъп до специална интернет платформа (shakespeare-metro.ru), от която може да се научи повече за известния драматург. От нея има възможност да се свали игра-приложение по мотиви на Шекспир и да се участва във викторина с куп награди, най-голямата от които е пътешествие до родината на великия драматург.

Ивайло ПАШОВ



В салоните има цитати от Великия бард за всякакви житейски случаи.



По интериора на вагоните са изписани и любопитни биографични факти за живота на прочутия творец.



Вагоните са с изображения на хора, които изпитват различни силни чувства и се превръщат в шекспирови персонажи.



Уникалният тематичен състав „Шекспирови страсти“.

## АБОНАМЕНТ 2016

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

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

## ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

**Железничар**

Банкова сметка на вестника в лева

Титуляр:

„Подделение за почтена дейност“ - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPB179241064295803

BIC: BPBVBG33

Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон на факс (02) 987 71 51 или на адрес:

София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент  
**24** лв.

### Цени за реклама

#### За контакти:

Мая Димитрова  
 0889 41 30 03  
 may02@abv.bg  
 bdz@bdz.bg

#### При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договорение  
 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 договорение

#### При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договорение  
 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 договорение