

## НОВ МУЛТИМОДАЛЕН КОРИДОР НА БАЛКАНИТЕ

За него в Солун се договориха българският и гръцкият транспортни министри



На срещата в Солун, за която съобщихме, че се провежда в бр. 16 на в. „Железничар“, България и Гърция се договориха да разширят обхвата на мултимодалния транспортен коридор, който ще се изгражда между двете държави и ще свързва пристанищата Варна, Бургас, Кавала и Александруполис. По време на разговорите между българският министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски и гръцкият министър на инфраструктурата и транспорта Христос Спирдзис, съседите ни приеха нашето предложение в съвместния проект да бъде включена и връзка с пристанището в Русе. Така ще се постигне пълна мултимодалност на коридора между пътен, железопътен, морски и речен транспорт, както и пряка транспортна комуникация с държавите по поречието на река Дунав.

Министър Спирдзис също има предложение за включването в рамките на коридора на жп връзка с пристанище Солун. Аргументът е, че по този начин ще се разширят търговските контакти и значително ще се разшири възможността за излизането на нови трети пазари. Двамата министри се обединиха около позицията, че това е проект с висока добавена стойност и очакванията са, че той ще привлече големи инвеститори от Близкия и Среден Изток, Китай, Русия и други ключови световни икономически партньори.

Министрите обсъдиха създаването на съвместна проектна

компания, чрез която двете страни ще кандидатстват за финансиране за общото изграждане и опериране по целия коридор. Предстои да бъде поискана съвместна среща с еврокомисаря по транспорт Виолета Булц за уточняване на модела, по който ще се създаде тя.

Друга тема, която беше широко дискутирана е уеднаквяването на стандартите за пристанищни, железопътни и мултимодални услуги между България и Гърция. Идеята е всички документи да се обработват на едно гише за целия коридор. По този начин ще се намали административната тежест, бюрократични усложнения и значително ще се улесни бизнеса.

Министър Ивайло Московски посочи, че през миналия програмен период България до голяма степен е модернизирала железопътните и пътни направления в страната към границата с Гърция и връзките с пристанищата Бургас и Варна. Той заяви, че в момента се търсят финансови възможности за модернизацията на жп направление Варна – Русе.

С оглед постигнатата обща позиция за проекта предстои и двете държави в кратки срокове да подпишат Меморандум за разбирателство за изграждането на коридора Русе – Варна – Бургас – Александруполис – Кавала – Солун. Министър Московски отправи покана към гръцкия си колега след изготвяне на окончателните текстове на документа подписването му да стане у нас.

Министър Спирдзис посочи, че

Гърция ще подкрепи изцяло България по време на Председателството на Съвета на ЕС през 2018 г. и се надява да бъдат поставени за обсъждане теми от взаимен интерес за всички държави в региона.

## НАЙ-ДЪЛГИЯТ ЖП ТУНЕЛ МЕЖДУ ЕЛИН ПЕЛИН И КОСТЕНЕЦ

Над 50 процента от планираните средства ще се инвестират в отсечката

Последният срок за усвояване на парите за модернизацията на жп отсечката Елин Пелин – София е 2023 година. Това става ясно от условията на обявения преди дни търг от НК „Железопътна инфраструктура“. Специалистите твърдят, че става въпрос за една от най-големите обществени поръчки до сега в сектора – и като стойност, и като сложност на изпълнението на проектантските и строителни работи, които предстои да се извършват. От условията на търга става ясно, че общата стойност на целия обект прехвърля 1,024 млрд. лв. Участъкът е част от жп магистрала „Тракия“, чиято модернизация започна със средства от първия програмен период на ОП „Транспорт“ и продължава да се финансира между Пловдив и Бургас от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

Новата обществена поръчка е разделена на три лота. Аргументът е че така строителството ще се извършва по-безпроблемно и

бързо, защото всеки от тях се характеризира със собствена специфика. Първият се класира сред най-сложните и скъпи съвременни строителни железопътни участъци у нас. Това е разстоянието между Елин Пелин и Костенец, което ще глътне над 50 процента от планираните средства и ще продължи около 6 години. Между тях ще се изгражда 14-километров тунел с две тръби, който според специалистите в бранша, е най-дългото жп съоръжение в България, приблизително два пъти по-голямо от счисления дотук за фаворит в това отношение – „Козница“, разположен на Подбалканската линия. В новия тунел ще се инвестират около 500 млн. лв., които ще се осигурят от европейските фондове. По този първи участък, с дължина около 20 км., ще бъде пробит още един, по-къс тунел, отново с две тръби. Предвидени са също 8 моста и естакади, нова гара в Елин Пелин, спирка

На стр. 5

BDZ CARGO  
„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН ПАРТНЬОР

[www.bdz.bg](http://www.bdz.bg)

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3, тел. +359 2 987 40 30, факс +359 2 987 79 81, e-mail: [bdzcargo@bdz.bg](mailto:bdzcargo@bdz.bg)

## ФИНАЛИЗИРАН Е ДЪЛГЪТ КЪМ ЕВРОФИМА

БДЖ успя да изплати оставащите задължения от 13, 650 млн. лева към „Еврофима“ (Европейското дружество за финансиране закупуването на подвижен жп състав). След като няколко дни преди това бяха погасени 5, 497 млн. лева, дългът към финансовата институция вече е окончателно финализиран.

Заемът от „Еврофима“ е на обща стойност от 40 млн. лева и е използван за закупуване на рециклиран подвижен състав в края на 2008 г. Изплащането на 19, 147 млн. лева в рамките само на една седмица е резултат от изпълнението на извършените реформи за оздравяване и развитие на дружеството през последните години, с което задълженията към „Еврофима“ са изцяло погасени.

Припомняме, че в края на 2009 г. БДЖ се намираше в тежко финансово състояние със задължения в размер на 849 млн. лева. Чрез извършените реформи в дружеството са подобрени финансовата стабилност и структурата на компанията. Благодарение на предприетите мерки общите задължения към настоящия момент възлизат на 393 млн. лева, като изцяло изплатени са двата отделни заема към „Еврофима“, Първият облигационен заем и два други заема към KFW IPEX BANK.



## Рекорд

## НОВ ЕКСПРЕС МЕЖДУ БЕРЛИН И МЮНХЕН



Немските държавни железници (Deutsche Bahn) извършиха тестов рейс с нов високоскоростен влак между Берлин и Мюнхен. Съставът ICE Sprinter

преодолява маршрута между двата германски мегаполиса за рекордно кратко време - 3 часа и 55 минути. Тоест с 2 часа по-бързо от експресите, обслужва-

щи направлението в момента.

Постижението стана възможно благодарение на това, че ICE Sprinter пътува между Берлин и Мюнхен частично по нов маршрут. С цел ускоряване на трансфера германските железници изградиха нова 107-километрова скоростна железопътна отсечка. Стойността на проекта е 10 млрд. евро.

ICE Sprinter ще започне да пътува редовно по новия маршрут от декември тази година. Всеки ден състави от този тип ще извършват по три рейса във всяка посока. Продажбата на билетите предстои да стартира през октомври.

## Сътрудничество

## САУДИТСКА АРАБИЯ ТЪРСИ ЖП ОПЕРАТОР

Националното управление на обществения транспорт на Саудитска Арабия предлага на международните железопътни оператори дългосрочно партньорство за управление на жп мрежата на страната. Ведомството планира то да се осъществява в рамките на програмата Saudi Vision 2030. Нейната цел е да се увеличи ролята на частния сектор в икономиката на арабската монархия. Очаква се това да доведе до повишаване качеството на предоставяните услуги и до намаляване на зависимостта на сектора от правителството.

Условията на контракта предвиждат победителят в конкурса да осигурява извършването на пътнически и товарни превози по две жп магистрали. Това са 1412-километровата линия Ер Рияд - Дамам и 2390-километровия железен път Север - Юг. В момента те се управляват от компаниите Saudi Railways



Organization и Saudi Railway Co, които превозват и по цялата жп мрежа на арабската държава. Освен по посочените дестинации, отговорност на бъдещия оператор вероятно ще бъде и трасето Ер Рияд - Джеда.

Очаква се Управлението за обществен транспорт да завър-

ши процедурата по търсенето на партньор на железниците до края на 2018 г. Ведомството разглежда различни модели за реализиране на сътрудничеството, в които рисковете, свързани с доходите, ще поеме както държавата, така и избрания жп превозвач.

## Поръчка

## ИНДИЯ С 25 ВИСОКОСКОРОСТНИ ВЛАКА ПРЕЗ 2023 Г.



Държавните железници на Индия (IR) възнамеряват да закупят 25 високоскоростни електросъстава от японската серия Е5. Такава сега се експлоатират по скоростните линии (т.нар. Шинкансен) на железопътната компания JR East от Страната на Изгряващото слънце.

Влаковете-стрели ще бъдат произведени от компаниите Hitachi и Kawasaki и ще са с 10 вагона. Предвижда се да обслужват първата в Индия високоскоростна жп магистрала Мумбай - Ахмадабад. Тя ще преминава през територията на двата най-промышлено развити щата на страната - Гуджарат и

Махараштра (разположени по крайбрежието на Арабско море). Трасето ще има стандартна ширина на линиите (1435 мм) и ще включва тунелен комплекс с обща дължина 21 км (7 км от съоръжението е планирано да е под водата), разположен северно от Мумбай.

Строителството на новото трасе с дължина 508 км трябва да започне през 2018 г., а въвеждането му в експлоатация е планирано за 2023 г. Продължителността на пътуването по целия маршрут ще съставлява 2 часа и 7 минути, като съставите спират само на две от гарите по него. Ако това става на всички

11междинни терминали по протежението му времето за път ще се удължи до 2 часа и 58 минути.

Очаква се скоростните композиции, които ще оперират по жп магистралата да превозват 36 000 пътници на денонощие през първата година след откриването ѝ. В пиковите периоди във всяка посока ще пътуват по 3 експреса на час, а през останалото време - по два. Във всеки влак е предвидено да има 698 пътнически места в икономична класа и 55 в бизнес-класа, две тоалетни за инвалиди и отделни WC-та за мъже и жени. Изисква се да развият максималната скорост от 350 км/ч.

Японските композиции ще струват на Индия 50 млрд. рупии (760 млн. долара), а общата стойност на проекта е 1 070 млрд. рупии (16,6 млрд. долара). 81 процента от средствата ще бъдат осигурени с кредит, отпуснат от Японската агенция за международно сътрудничество (JICA). Останалите - от индийския бюджет.

## Удобство

## SBB планира постфактум заплащане

Швейцарските държавни железници (SBB) планират да пуснат свое електронно приложение, което ще даде възможност на пътниците да пътуват на най-добрата цена по всеки жп маршрут в конфедерацията. То трябва да заработи в тестов режим догодина.

Апликацията системно ще предлага на пасажерите най-изгодната стойност на превозния документ по избраното направление. Освен това ще позволява на клиентите на SBB да заплащат пътуването след приключването му, а не предварително както досега.

Принципът на работа на приложението е базиран на автоматичното засичане на изминатия път. То регистрира пропътването от пътника разстояние, след което му предлага най-добрата цена, от която може да се възползва. Повече подробности за него тепърва ще бъдат изнесени от компанията.

Пасажерите и сега могат да купуват по-изгодни билети за влаковете на SBB. Това става срещу карти за намаление и при по-ранно резервиране на място за съответното направление.



## Модернизация

## Alstom откри жп реновационен център на Острова

Френската компания Alstom откри в Уиднес (Великобритания) най-големия и модерен център за модернизация на подвижен състав. Той е изграден върху площ от 13 000 кв. м и ще работи на базата на осъществяване на принципите, присъщи на концепцията Industry 4.0. Тава са иновационни методи за моделиране, включително базирани на технологиите за виртуална реалност. Те ще намерят приложение още при изпълнението на първата поръчка. Въпросният контракт на стойност 28 млн. евро предвижда преобладването на 56 влака от серии 390 Pendolino, с които британският оператор Virgin обслужва жп магистралата West Coast Railway.

Дейностите по модернизацията на първия състав вече започнаха. В процеса са заети над 80 работници, включително 5 стажанти - ученици от средни английски училища. Alstom традиционно предпочита да наема местен персонал, а в този случай започналите работи в предприятието са преимуществено от близките британски градове Ливърпул и Уорингтън.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



# КИТАЙСКИЯТ ВИСОКОСКОРОСТЕН "РЕНЕСАНС"

В Китай бяха пуснати в експлоатация ново поколение високоскоростни електросъстави, наречени Fuxing ("Ренесанс"/"Възраждане"). Това са първите влакове-стрели изцяло проектирани и произведени от китайските инженери без помощта на технологиите на Запада. Появата им се смята за нова ера в развитието на китайската железопътна промишленост и скоростни превози.

Дебютът на новите експреси бе на 26 юни. Тогава два сходни модела на Fuxing (CR400AF и CR400BF) едновременно отпътуваха от гарите "Юг" в Пекин и Хунцяо в Шанхай в противоположни направления по високоскоростната жп магистрала Пекин - Шанхай – една от най-натоварените в Китай (с денонощен пътникопоток 505 000 души). С това бе поставено началото на тяхната експлоатация по нея. Предвижда се новите композиции постепенно да поемат голяма част от превозите по трасето.

Тези електрически състави са изцяло продукт на китайската железопътна корпорация China Railway. Конструирани и произведени са изключително на базата на нейни собствени технологии. За разлика от тях предишните поколения китайски високоскоростни влакове (като Hexie или Harmony) бяха произведени с широко използване на западни жп технологии. Това е причината "Fuxing" да бъдат определяни като оригинален China Standard.

На инженерите от Поднебесната империя са необходими 13 години преди да успеят на разработят и произведат собствени експреси, конкурентни на продукцията на световните жп компании. Разбира се, пробивът им е базиран на добре изучените и усвоени технологии и ноу-хау на водещите производители на скоростен подвижен състав от Япония, Франция, Германия и Канада. Всеизвестно е, че години

наред китайците ползваха много от тях, за да изградят колосалния си съвременен железопътен флот.

Обяснението за бързия растеж на високоскоростната китайска железопътна индустрия е просто. Китай успя да развие за толкова кратко време собствен научно-технически потенциал в сегмента, защото западните фирми бяха принуждавани от Пекин да продават своето ноу-хау на местни компании. Срещу това властите на Поднебесната империя им даваха достъп до огромния пазар на страната. Гиганти като германската Siemens, канадската Bombardier и френската Alstom предпочетоха да се подадат на това официално изнудване, вместо да водят дела за нарушаване на интелектуалната собственост с китайските жп компании.

От China Railway съобщават, че за да разработят Fuxing обединяват усилията си конструкторите и инженерите в повече от 20 китайски предприятия и научни центрове. Този екип се оказва изключително успешен и новото поколение скоростни влакове е създадено само за три години. Очаква се те да дадат нов тласък в развитието на скоростните железници и да засилят значителната им роля в икономическото и социалното развитие на Китай.

По време на изпитанията прототипните композиции "Fuxing" успяват да развият скорост до 450



Моменти от официалната церемония по именуване на новото поколение китайски влакове-стрели "Fuxing" в края на юни в Пекин.

- 470 км/ч по правите участъци. Заради действащите ограничения, свързани с безопасността на пътниците обаче конструкторите ограничават максималното им ускорение. Така при редовните пътнически превози тяхната оперативна скорост ще е до 350 км/ч.

Досега китайските влакове-стрели пътуваха по жп магистралата Пекин - Шанхай (дължина 1318 км) максимум с 300 км/ч. Очаква се Fuxing да съкратят пътуването по маршрута от настоящите 5 часа до 3 часа и 45 минути. Композициите от новата генерация са с подобрена аеродинамика спрямо предшестващите ги състави. Това е позволило те да станат не само по-бързи, но и по-икономични. С 10 години е увеличен и срокът за експлоатация.

В интериорен план те също доста се отличават от предшестващото ги поколение влакове-стрели Hexiehao ("Хармония"). В унисон с външната визия, вътрешната също е модернистична, като предлага и много високо ниво на комфорт. И в бизнес, и в икономичната класа е увеличено пространството за краката на пътниците. Пасажерските салони са оборудвани с безплатен достъп до Интернет чрез Wi-Fi. Всички вагони са климатизирани, разполагат с модерни информационни системи, обособени места и WC за инвалиди.

Иновационно решение при "Fuxing" е и наличието на модерна бордова система за мониторинг, която функционира непрекъснато и проверява ефективността на работа на цялото оборудване. Данните от нея се подават към контролен център на китайските железници, откъдето в реално време следят състоянието на съставите. В случаи на извънредни ситуации или необичайни условия системата автоматично намалява скоростта на влака с оглед безопасността на пасажерите.

До момента железниците на Китай са поръчали 25 високоскоростни пътнически състави от новото поколение. Тяхното производство е поверено на вагностроителната компания CRRC

Changchun Railway Vehicles Co., която е дъщерна на железопътната корпорация CRC. Там се работи ударно и 4 композиции вече са доставени, като с 2 от тях се проведеха държавните изпитания. Очаква се предприятието да предаде останалата част от цялата партида до края на октомври т.г. Стойността на сделката е 1,84 млрд. долара.

От жп завода съобщиха, че интерес към новите влакове са проявили и няколко чужди държави. От CRRC обаче не коментират къде другаде могат да ги продават. Специалистите твърдят, че най-вероятно една от тях ще е Русия – по перспективната високоскоростна жп линия Москва – Казан, която ще се строи от руско-китайска компания.

През последното десетилетие влаковете-стрели и високоскоростната жп мрежа се превърнаха във визитна картичка на Китай.

Те са символ на икономическия и технологичен просперитет на страната.

В края на 2016 г. общата дължина на китайската жп мрежа надхвърли 124 000 км. От тях над 22 000 км са скоростни железни пътища, което е около 60 процента от цялата световна скоростна жп мрежа. До 2020 г. Пекин планира да увеличи дължината на експресните линии с още 10 000 км, а през 2030 г. се очаква тези трасета да достигнат до 45 000 км.

През миналата година в Китай са били въведени в експлоатация огромен брой високоскоростни влакове – 2595. С 40 процента се е увеличил и експортът на китайските експреси спрямо 2015 година. Жп индустрията на Пекин е продала зад граница скоростен подвижен състав на обща стойност 18 млрд. долара.

**Ивайло ПАШОВ**



Един от новите китайски високоскоростни влакове "Fuxing" малко преди да отпътува от южната жп гара в Пекин на 26 юни.



Новите китайски експреси ще се продават и в чужбина.



Fuxing имат модерен интериор, предлагат безплатен Wi-Fi и повече пространство за краката на пътниците и в първа, и във втора класа.



Новите състави могат да развият максимална скорост от 400 км/ч.



## Сектор железопътен транспорт

## ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

(Продължава от бр. 16)

## ПАЗАРНА СТРУКТУРА

## Търсене на товарни транспортни услуги с железопътен транспорт

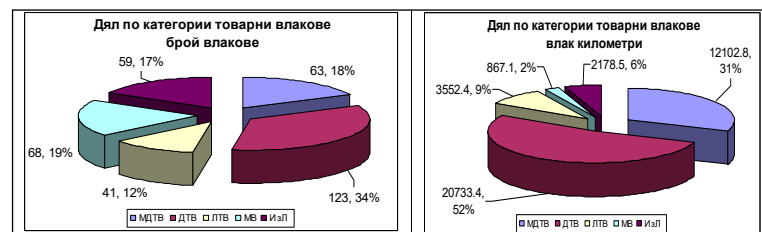
Динамиката на търсенето на товарни превози е представена по видове товари (фигура 4-71 и фигура 4-69), съгласно единната класификация на товарите в транспорта - NST 20 (таблица 4-10).

През 2014 г. спрямо 2013 г. пазарният дял на железопътния транспорт в превозените товари се е увеличил с над 1% (от 9,05% на 10,77%), а в извършената работа с около 4% (от 31,23% на 35,03%).

Железопътният транспорт е конкурентен при превоз на товари на по-дълги разстояния. Товарите, които се превозват предимно с железопътен транс-

порт по видове товари (фигура 4-68) показва, че през 2013 г. железопътният товарен транспорт е с предимство пред автомобилния транспорт по относителен дял на извършената работа при превози на товари от група 2.

„Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ“ (79,7%), група 8 „Химикали, хим. продукти и синтетични



Източник: ДП НКЖИ

Фигура 4-73. Дялове на товарните влакове (по брой и по влак километру) по категории заложи в ГДВ за 2014 г.

Таблица 4-10. Единна класификация на товарите в транспорта (NST 20)

Код	Вид товар
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти
8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво
9	Други неметални минерални продукти
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване
11	Машини и съоръжения, неклассифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклассифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници
12	Транспортно оборудване
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклассифицирани другаде
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци
15	Поща, пратки
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклассифицирани другаде
18	Групираны товари: смес от типове товари, които се превозват заедно
19	Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16
20	Други товари, неклассифицирани другаде

Анализите показват, че общото количество товари, превозени през 2014 г. с железопътен транспорт са намалели с 1,39% спрямо 2013 г. Извършената работа се е увеличила с 0,48%. Средното превозно разстояние е нараснало с 1,90%.

порт се превозват на по-дълги разстояния. Средното превозно разстояние през 2014 г. при железопътния транспорт е 229,45 км., а при автомобилния транспорт е 51,33 км.

Сравнението на пазарните дялове на железопътния

влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво“ (54,6%), група 12 „Транспортно оборудване“ (62,8%), група 19 „Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани“ (79,5%) и група 20 „Други товари, неклассифицирани другаде“ (64,5%). През 2014 г. преимуществената конкурентна позиция (над 50% относителен дял) на железопътния транспорт за тези групи се запазва. Подобрява се конкурентната позиция при превоз на товари от група 7 „Кокс и рафинирани нефтопродукти“, като пазарният дял на железопътния транспорт нараства от 35,14% нараства на 53,08%.

## Предлагане на товарни транспортни услуги с железопътен транспорт

Предлагането на товарни превози с железопътен транспорт се осъществява с различни категории товарни влакове: международни директни товарни влакове (МДТВ); директни

товарни влакове (ДТВ); локални товарни влакове (ЛТВ) и маневрени влакове (МВ). Също така се реализират и контейнерни блок-влакове и Ро-Ла блок-влакове.

Предлагането за железопътната мрежа, в брой заложи в графика за движение на влаковете за 2014 г. е представено на фиг.4-72. Структурата на заложените в ГДВ влакове по брой и по влак/километри е дадено на фигури 4-73.

В ГДВ за 2014 г. са заложи 4 417 522 влаккилометра годишно за МДТВ, а са реализирани 1 087 499 влак/километра годишно или само 24,62% от предложените възможности. За ДТВ, ЛТВ, МВ и частта от изолираните локомотиви, които обслужват товарното движение са заложи 9 499 297 влак/километра годишно в ГДВ, а са реализирани 5 762 237,05 влак/ километра или 60,66%. Общо са реализирани 49,22% от предложените в ГДВ.

Средното брутно тегло на един товарен влак за 2014 г. е 1127 бруто тона, нетното тегло на един товарен влак е 537 нето тона, а коефициентът бруто тон км./нето тон км. е 2,0976.

## Търсене на пътнически транспортни услуги

Представена е динамиката на търсенето на пътническите железопътни превози за периода. Железопътният пътнически транспорт е част от обществения сухоземен пътнически транспорт. Търсенето е описано, чрез превозените пътници, реализираните пътник/километри и средното превозно разстояние за 2014 г. за железопътния, за автобусния транспорт и общо за обществения сухоземен транспорт. Представени са също така и пазарните дялове на тези видове транспорт за превозените пътници и за реализираните пътник/ километри.

Превозените пътници намаляват за периода, както за железопътния, така и за автобусния транспорт. Пазарните дялове се запазват относително постоянни. Средно за автобусния транспорт 80%, а за железопътния около 20%.

Реализираните пътник/километри от автобусния транспорт рязко намаляват в периода 2009 – 2010 г. (това е периодът на финансовата и икономическа

криза), а след това започват да се възстановяват и плавно нарастват. В железопътния транспорт има тенденция за непрекъснато намаление на реализираните пътник/километри. Пазарните дялове на реализираните плавно се променят в полза на автобусния транспорт – от съотношение 80% автобусен към 20% железопътен през 2004 г. до съотношение 83% към 17% през 2014 г.

Средното превозно разстояние за железопътния транспорт се колебае около 70 км. за периода, а средното превозно разстояние за автобусния транспорт нараства след 2012 г. от около 70 км. до над 86 км. през 2014 г.

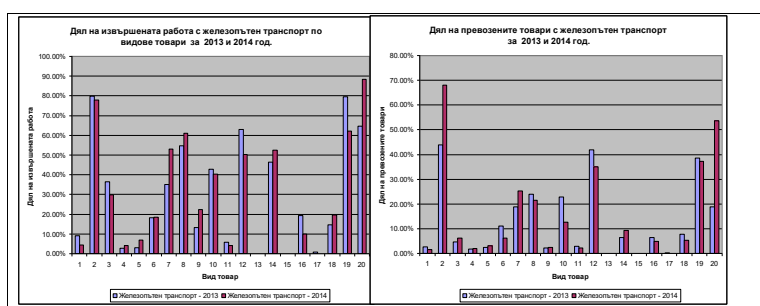
## Предлагане на пътнически транспортни услуги

Предлагането на пътнически железопътни транспортни услуги се осъществява с различни категории пътнически влакове: международни бързи влакове (МБВ); бързи влакове и бързи влакове с резервация (БВ); пътнически влакове (ПВ), крайградски пътнически влакове (КПВ). Също така се реализират и трудово служебни влакове (ТСВ).

Структурата на предлагането за железопътната мрежа, в брой заложи в графика за движение за 2014 г. пътническите влакове по категории, е представено на за ПВ, за МБВ, за бързи влакове и бързи влакове с резервация (БВ) и за КПВ. Заедно с това са представени и денонощните времеви профили на трафика по категории пътнически влакове.

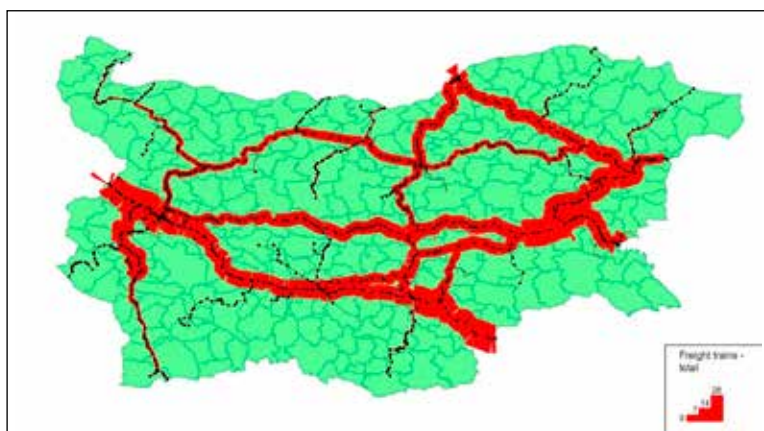
В ГДВ за 2014 г. за заложи 2 540 656 влак/километра годишно за МБВ, а са реализирани 1 125 832 влак/километра или само 44,31% от предложените възможности. За БВ, ПВ, КПВ и частта от изолираните локомотиви, които обслужват пътническото движение са заложи 22 265 730 влак/километра годишно в ГДВ, а са реализирани 19 954 694 или 89,62%. Общо са реализирани 84,98% от предложените в ГДВ влак километри. Средното брутно тегло на един пътнически влак за 2014 г. е 240 бруто тона, средната населеност на един пътнически влак е 81 пътника, а коефициентът бруто тон км./пътник е 2,9749.

(Следва)



Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 4-71. Сравнение на пазарните дялове на железопътния транспорт за 2013 и 2014 г.



Източник: ДП НКЖИ, ГДВ, моделиране с Visum

Фигура 4-72. Товарни влакове, заложи в ГДВ за 2014 г.

Таблица 4-11. Средно превозно разстояние

Средно превозно разстояние, км	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автобусен транспорт	62.26	64.10	74.44	71.51	61.71	67.71	72.19	70.14	74.67	86.43
Железопътен транспорт	70.79	71.00	72.81	69.17	68.38	69.75	70.54	70.73	70.03	69.12
Обществен сухопътен транспорт	63.90	65.47	74.10	71.06	63.17	68.17	71.82	70.27	73.72	82.89



# И ЖП ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ КАНДИДАТСТВА ЗА ЕВРОПЕЙСКО ФИНАНСИРАНЕ



**Още един важен проект, който е основна част от цялостната концепцията за рехабилитация и модернизация на железопътната линия между Пловдив и Бургас, е предстоящото развитие на жп възела в града на тепетата. Идеята е след осъществяването му да бъде модернизиран релсовият път, контактната мрежа, сигнализацията и комуникационните системи. Предвижда се и изграждане на нови системи, с които ще се подменят всички амортизирани и с изтекъл срок на живота.**

Тъй като ресурсът на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. вече е изчерпан, в началото на февруари тази година е подадено проектно предложение за кандидатстване за финансиране на жп възел Пловдив по механизма за „Свързана Европа“. Очакваните резултати от проекта са обновяване на 59 км. (разгъната дължина) железопътна линия, изграждане на 7 надлези и 2 подлеза, 2 моста, 103 км. обновена контактна мрежа и 23 км изградени системи за сигнализация и телекомуникации. Според информацията на бенефициента - НК „Железопътна инфраструктура“, одобрено е европейско финансиране в размер на 87 955 649 евро. Приетата обща стойност на проекта е 103 477 234 евро. Изпълнението му трябва да приключи до 15 януари 2020 г. Той включва изработването на техническо задание и проектиране. Ще бъдат направени укрепващи съоръжения в градските райони. Чрез 9 подлези и надлези ще се премахнат пресичанията на едно ниво. Това гарантира значително по-голяма безопасност на движението, което в Пловдив е доста интензивно. Отделно са планирани и два нови моста.

Въпреки търсенето на по-широки възможности за финансиране, на този етап целият проект трудно може да бъде обезпечен още по-малко всички, иначе ху-

бави идеи на проектантския екип на „Тракия Консулт“, свързани с влагането на допълнителни средства. Достатъчно е да се разгледа обхватът му в детайли, който включва всички гари и междугария от участъците Пловдив – Пловдив-разпределителна – Крумово, Пловдив-разпределителна – Тракия – Скуtare и Пловдив – Филипово – Скуtare и преминава през територията на трите общини – Пловдив, Родопи и Марица. Паралелно се акцентира и върху удвояването на железопътната линия и изграждане на естакада между Пловдив – Филипово, комуникационно-транспортен пробив под централната жп гара в града, демонтаж на старата пасарелка в нея и изграждане на нова. Също закриването на прелезите и строителството на модерни надлези при пътя Пловдив - Павел баня, с. Скуtare и пътя Трилистник - Рогош. Становището на „Тракия Консулт“ е за обновяване на коловозните развиятия на всички гари. Предлага се в гара „Тракия“ то да бъде демонтирано, а тя да продължи да функционира като железопътна спирка.

Непосредствените ползи за пловдивчани от изпълнението на проекта, биха били постигнати на по-ниски нива на шума, вследствие на новото горно строене, както и изграждането на шумозащита. Това се предвижда там, където линията ми-

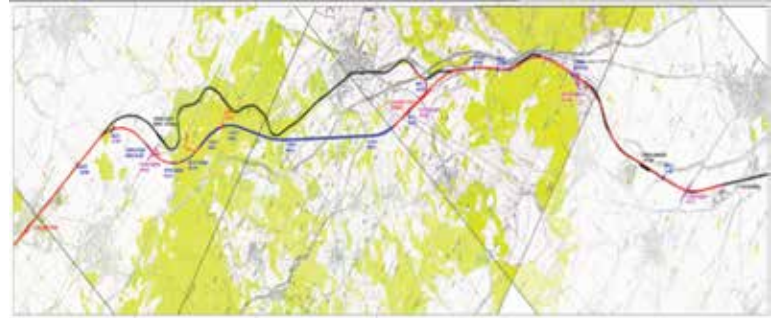
нава много близко до жилищни сгради, а на останалите места в урбанизираните територии се планира да се поставят огради за възпрепятстване на нерегламентираните и опасни пресичания на железопътната линия. Но според инженерите и архитектите от „Тракия Консулт“ най-голям-голям положителен ефект за населението ще има, ако се направи железопътна естакада между Пловдив и Филипово.

Трасето, свързващо тези части на града е около 6 км и в зоната му са разположени три жп прелеза на големи транспортни артерии, поради което преминаването на автомобилния поток среща затруднения. С решението по проекта те ще бъдат преодолени, защото движението ще мине по естакадата с дължина 700 м. Линията ще се удвои, което е свързано с бурното развитие на северозападната индустриална зона на Пловдив, където според проектантите площите бързо се застрояват поради голям инвеститорски интерес.

Интересно решение представлява и тунелното преминаване под коловозите на пловдивската централна гара, а не под сградата ѝ. Според общия устройствен план то ще излиза при хипермаркет „Билла“ на ул. „Димитър Талев“. Габаритът на тунела ще е над 30 м с по 2 ленти по 7 м в посока, а тротоарите са широки по 2 м. Дължината на целия участък за реконструиране е 1.5 км (ширината на гарата с коловозите е 200 м). Пробивът започва от кръговото кръстовище пред Централна жп гара. Следва снижаване на нивото, така че да се мине под нея. Рампите ще използват максимално допустимия наклон от 5 процента. Тунелното преминаване ще даде възможност за по-удобна връзка с автобусния транспорт. Предвижда се под коловозите да бъдат изградени спирки на градския транспорт, от които пътниците ще могат да се качват на перона на гарата. След приключване на тази част от значително по-мощен проект, изготвен от „Тракия Консулт“, се открива възможност да се премахне бетоновия мост, който сега е в гърловината на гарата и създава проблеми на железопътното движение.

Страниците подготви:  
Мая Димитрова

# НАЙ-ДЪЛГИЯТ ЖП ТУНЕЛ МЕЖДУ ЕЛИН ПЕЛИН И КОСТЕНЕЦ



Проектно решение за участък Елин Пелин – Ихтиман

От стр. 1

Побит Камък и разделен пост при Вакарел. Ще се издигнат и 700 м шумозащитни съоръжения. Най-скъпи обаче излизат тези първоначални 20 км, по които ще се изгражда и двойна жп линия.

Най-лек за изпълнение е вторият лот. Той е и с най-ниска прогнозна стойност - 116 млн. лв. за 20 км железен път, по който ще има 3 моста. Срокът за него е четири години. Третата обособена позиция е за изграждането на 11 километра жп линия, от която близо половината ще преминава под земята, а прогнозната ѝ стойност е 354 млн. лв. Тя ще върви през 8 еднотръбни тунела с обща дължина 5 478 м, както и по 13 моста и виадукта. Срокът за изпълнение е пет години и половина.

Около 25-километровият жп път между Костенец и Септември трябва да се рехабилитира за 5 години. Това е и втората обществена поръчка, която

предвижда модернизация, а прогнозната ѝ стойност от 361.4 млн. лв. без ДДС. Средствата ще дойдат от механизма за „Свързана Европа“. Заложено е и изграждането на 3 тунела за двойна жп линия с обща дължина 4 568 метра, както и 23 моста и виадукти с приблизителна дължина 2 230 м. Предвижда се и строителството на нова жп гара в Костенец, която ще се свързва със старата. Намеренията са за обновяване и на гарата в Белово. Според проектната скорост, по трасето пътническите конвенционални влакове ще се движат със 160 км/ч, а товарните със 120 км/ч.

Търговете са обявени за инженеринг – проектиране и строителство. Изборът на изпълнители ще се извършва чрез комплексна оценка, в която тежестта на цената е 60 процента. Според обявените срокове в процедурата победителите трябва да станат ясни следващата година.



Триизмерен модел на гарата и перона в Елин Пелин



Организационен комитет при „ССВУ“ и „ССЖПУ“ – Горна Оряховица организира юбилейна среща по случай 50 години от създаването на училището.

Срещата ще се проведе на 23.09.2017 г. Сборен пункт – центъра на Г. Оряховица, пред паметника на Г. Измирлиев. – 17 часа.

За справки и записвания на телефони:  
0888547412; 0882055504;  
0888819972; 0889774275

ПОКАНА

ПОКАНА



# СВ. ПРОРОК ИЛИЯ (ИЛИНДЕН)



На 20-и юли християнската църква почита свети пророк Илия. Според Стария завет той живял по времето на израелския цар Ахов и бил потомък на свещеническият Ааронов род. Царят бил защитник на езическото идолопоклонничество и Илия се явил пред него, за да го предупреди, че Бог ще го накаже с убийствена суша. Пророчеството се сбъднало: сушата продължила три години и шест месеца. Чак тогава Господ се смилил и пратил пророка да извести на народа края на бедствието. Според Библията пророк Илия се понесъл жив с огнена колесница на небето пред очите на

своя ученик Елисей. Това станало през 816 г. пр. Хр. близо до река Йордан.

Под влияние на житието на светеца по българските земи той се приема и почита като повелител на небесните стихии – господар на гръмотевиците, светкавиците и дъждовете. Тази власт Бог му поверил при подялбата на света между светците. Според народната вяра, когато св. Илия препуска по небето с огнената колесница, впрегната с четири коня, се получават гръмотевиците и светкавиците. Легендите разказват още, че когато светецът търкаля бъчви в небесата, тогава

гърми на земята. Затова народът ни нарекъл св. Илия „Гръмовник“, „Гръмоделец“ и „Гръмомолник“. Според старо поверие той се биел с крилати змейове, с триглави лами и дори с дявола, а от тази битка произтичали небесните стихии. Ако св. Илия се разсърди, той изсипва ледени зърна от ръкава си или заклочва дъждовете в небесна пещера.

По традиция на Илинден в чест на светеца се коли курбан – най-старият петел, а стопанките изпичат погача „боговица“ и „колч“. Курбанът се освещава и трапезите се нареждат на могила, оброчище, край параклис извън селото, под стари дъбови дървета. Вярва се, че така ще омилостивят светеца и ще предпазят селището от градушка и наводнения. И днес в манастирите, чийто патрон е св. Илия, се правят големи празненства с курбани.

Народната традиция забранява къпането в реките и морето на Илинден, защото св. Илия обичал на този ден „да си взема курбан“. На Илинден се гадае и за реколтата – ако гърми, орехите и лешниците ще са „шупливи“, празни.

На Илинден празнуват всички, които носят имената: **Илия, Илиян, Илияна, Илко, Илка, Илчо.**

# 5 ТАЙНИ ЗА ЗДРАВЕ ОТ МОРЕТО

Каквато и болестка да имате, морето може да ви излекува. Комбинацията от пясък, въздух, солена вода, слънце, водорасли и морски деликатеси могат да направят чудеса за здравето ви.

Ето и каква е тайната рецепта за здраве от морето:

## 1 час слънце

При изгрев и залез слънчевите лъчи са най-безопасни и най-полезни. Кожата ви се насища от солидно количество витамин D, без да сте изложени на риск от слънчево изгаряне. Слънчевите лъчи са идеалното лечебно средство за хора, страдащи от кожни заболявания, анемия, разширени вени, заболявания на ставите и костите. Слънцето спомага и за по-бързото и ефикасно заличаване на белези от акне, операции и други наранявания.

## 2 кофички пясък

Морският пясък е идеален ексфолиант, който ще ви помогне при проблеми с напуканите пети и гъбичките по краката. Смята се също, че морският пясък е енергийно зареден и отнема стреса, умората, напрежението и дори може да лекува депресивни състояния.

## 5 стръка водорасли

Ако видите на плажа хора, приличащи на морски създавания, покрити от горе до долу с водорасли, не се учудвайте. Това е един ефикасен лечебен метод. Водораслите подобряват вида на кожата, премахват токсините от тялото, насищат организма с кислород. Може да ги използвате като маска за лице, може да покриете цялото си тяло с тях или пък да ги консумирате под формата на вкусно ястие.

## 45 минути плуване

Плуването е комбинация от морски въздух, солена вода и физическа активност. А тази комбинация е една от най-добрите за лечението на всякакви заболявания. Докато плувате организмът ви се насища с кислород, а досегът със солената вода може да излекува кожните ви заболявания, проблемите с костите и сърцето и т.н.

## Порция морски дарове

Морската ви ваканция е идеалното време да се насладите на вкусни, пресни и здравословни морски деликатеси. Те са богати на ненаситени мастни киселини, действат почистващо на организма и спомагат за борбата с излишните килограми.

# БОРОВИНКИТЕ



Боровинките са плодове, растящи на храст и принадлежат към семейството на Пирена, чиито членове включват блатната боровинка, азалията, планинския лавър и рододендрона. Боровинките растат на чепки и могат да имат размер от този на малко грахово зърно до този на топче за игра. Те са в наситени цветове, вариращи от тъмно синьо до лилаво-кафяв и черен цвят и имат бяло-сиво восъчно покритие, което служи като защитно покритие. Вътрешната им част е полу-прозрачна, а семената са малки. Култивираните боровинки обикновено са леко сладки, докато дивите имат по-кисел и

остър вкус.

Боровинките произхождат от Северна Америка, където растат в гористите и планински райони на САЩ и Канада. Този плод расте рядко в Европа и е съвсем наскоро въведен в Австралия. Боровинките не са били култивирани до началото на 20-ти век, а в търговската мрежа се появяват през 1916 г.

Съществуват около 30 различни вида боровинки, отглеждани в различните региони.

Боровинките съдържат значителни количества антоцианидини, антиоксидантни съставки, които придават сини, лилави и червени цветове на плодовете и

зеленчуците. Те са много добър източник на витамините С, К, Д и Е, манган. В тях има още пектин и разтворими фибри, които предпазват от рак и намаляват холестерола.

Боровинките са плодовете с най-висока способност да разграждат свободни радикали. Съдържащите се в тях антоцианидини неутрализират вредното влияние на свободните радикали върху колагеновото междуклетъчно вещество на клетките и тъканите, което може да доведе до катаракта, глаукома, разширени вени, хемороиди, пептична язва, сърдечни заболявания и рак.

Тези плодове имат и кардио-защитна функция. В множество проучвания е доказано, че те могат да подобрят и нощната зрителна острота. Помагат също да се предпази мозъка от оксидативен стрес и да се намали риска от болести като Алцхаймер и деменция.

Боровинките съдържат и друго антиоксидантно съединение, което блокира метаболитните пътища, които могат да доведат до рак. Благодарение на него, те осигуряват защита срещу рак на дебелото черво, рак на яйчниците и др.

Може да се комбинират с кисело мляко, да се прибавят към сладкиши или сладолед.



# Мъфини с боровинки, кайсии и бял шоколад

## Необходими продукти:

2 ч. ч. брашно  
1 1/2 ч. л. бакпулвер  
1 ч. ч. захар  
1/2 ч. л. сол  
3/4 ч. ч. прясно мляко  
3 с. л. масло (стопено и охладено)  
1 1/2 ч. л. ванилова захар  
1 ч. ч. боровинки  
1 яйце  
1 ч. ч. кайсии (нарязани на кубчета)  
50 г бял шоколад (натрошен)

## Начин на приготвяне:

В купа смесваме сухите съставки - брашно, бакпулвер, сол

и захар. В друга купа смесваме мокрите продукти - млякото, яйцето, маслото и ванилията. Разбъркваме добре и изсипваме при сухите съставки, като бъркаме внимателно.

Добавяме шоколада, боровинките и кайсиите, от които запазваме 12 кубчета. Разбъркваме отново сместа. Пълним формичките за мъфини на 3/4 със сместа и отгоре поставяме по едно от кубчетата кайсии, които сме заделили.

Печем в загрята на 180 градуса фурна около 20 мин. Готовите мъфини вадим от фурната и ги оставяме да изстинат.



# Млечен десерт с боровинки и мед

## Необходими продукти:

300 г боровинки  
500 г кисело мляко  
5 с. л. мед  
1 ванилия  
2 стръка мента

## Начин на приготвяне:

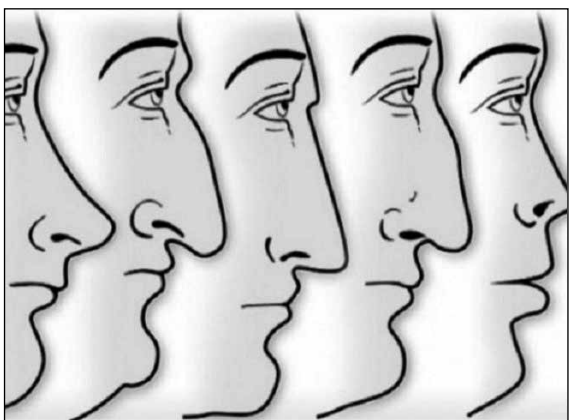
Боровинките се пасират заедно с меда, ванилията и ментата. Млякото се

разбива с телена бъркалка и към него се добавя боровинковото пюре. Десертът се пресипва в чаши и се сервира изстуден.





## ФОРМАТА НА НОСА ИЗДАВА МНОГО ЗА ХАРАКТЕРА НА ЕДИН ЧОВЕК



### Класически и тесен нос

Личността с класически и тесен нос е човек, който притежава добри организационни умения. Тези хора е добре да ги имате до себе си в моменти на криза. Хората с този вид нос не изпадат в паника, мислят логично и задържат емоциите в себе си. В работата са много ефективни и перспективни.

### Широк нос

Широк нос имат хора, кои-

то притежават лидерски умения. Такъв нос разкрива силна личност, но не и по отношение на темперамента. Хората с широк нос са умерени, не вземат решения в бързина и имат способността да влияят върху другите. Те са ефективни организатори, и умеят да вдъхновяват другите за действие. Те не обичат да им се казва какво да правят, те винаги владеят ситуацията, добри манипулатори са.

Тези хора са емоционални и не следват други хора. Те нямат нужда от одобрението на другите и повечето са с непокорен характер. Те не се грижат за това, което другите казват за тях и твърдо се придържат към своите убеждения. Най-щастливи са, когато реализират своите цели.

### Заоблен нос

В основата е тесен, но по дължина се разширява. Такива носове имат хора, които мислят бързо и действат бързо. Хората с такъв нос са много умни, но и много хаотични. Понякога могат

да бъдат агресивни. Смята се, че тези хора се грижат добре за семейството си и са лоялни партньори.

### Чип нос

Този повдигнат нос разкрива приветлива и оптимистична личност. Това са хора, които са заобиколени от семейството и приятелите си и се радват на това. Хората с такъв нос са ентузиастични и обичат да експериментират. Те са отворени за сексуални приключения, но и умеят да бъдат верни.

### Закривен нос

Хората, които имат скосеност на носа надолу, обикновено имат свой начин на живот и не следват други хора. Те нямат нужда от одобрението на другите и повечето са с непокорен характер. Те не се грижат за това, което другите казват за тях и твърдо се придържат към своите убеждения. Най-щастливи са, когато реализират своите цели.

## ПЪРВИЯТ В СВЕТА ГОРСКИ ГРАД ЩЕ БЪДЕ ИЗГРАДЕН В КИТАЙ

Горският град ще се бори срещу замърсяването на околната среда и се изгражда в момента в провинция Гуанг Кси. Дизайнът на града е създаден от архитектурното бюро Stefano Boeri Architetti, което изработва „зелени“ проекти по цял свят.

Във футуристичния Горски град ще живеят около 30 000 души. Градът ще бъде покрит от зеленина, като ще има около 40 000 дървета и общо над 100 вида растения. Зеленият филтър на града ще абсорбира над 10 000 тона въглероден двуокис и други 57 тона замърсители, като ще произвежда около 900 тона кислород годишно.

В резултат на това, Горският град ще помогне за намаляване на средногодишната температура, ще подобри качеството на въздуха в околността, ще бъде



шумова бариера и ще подобри като цяло биоразнообразието в района.

Градът ще използва изцяло възобновяеми енергийни източници, основно геотермална и слънчева енергия. Новият Горски град ще разполага с търговска зона, резиденциална

зона, две училища, болница и ще бъде свързан с най-близкия областен град Лио Джоу с бърз релсов електрически транспорт. В града ще се движат само електромобили.

Проектът трябва да бъде завършен и градът населен към 2020 г.

## 15 НЕВЕРОЯТНИ, НО СЪВСЕМ ИСТИНСКИ ФАКТА

Научете нещо ново и се забавлявайте с тези интригуващи факти, подбрани от Bright Side.

1. Запалката е изобретена преди кибритата.
2. Ако държите златна рибка на тъмно, цветът ѝ ще изсветлее.
3. Жените имат два пъти пове-

че рецептори на болка от мъжете, но и търпимостта им е по-висока.

4. Цветята растат по-бързо на музикален фон.
5. Патето приема всеки, когото види в първите 10 минути след раждането си за майка.
6. Колкото по-висок е кое-

фициента ви на интелигентност, толкова повече сънувате.

7. Пиратите покривали едното си око с превръзка за по-добро зрение.
8. Смъртта от удар с кокосов орех е по-вероятна от атака на акула.
9. Мръщенето гори повече калории от усмивката.
10. Ако колите можеха да летят, за час щяха да стигнат космоса.
11. Отварачката е изобретена 48 години след консервата.
12. Очите на стридата са по-големи от мозъка ѝ.
13. Пушенето се считало за здравословно до 50-те години на 20 век.
14. Поп купа е единственият поп без мустаци в стандартното тесте карти.
15. През 1932 г. австралийската армия обявила война на птицата ему.



## Кои органи заболяват от негативните емоции



Още от древността хората са установили връзка между негативните емоции и здравето на човека. Съвременната статистика потвърждава този факт – 60% от хроническите заболявания са благодарение на вредните мисли и преживявания.

Как негативните емоции се отразяват върху нашето здраве?

### Обидите и сплетните

Ако човек често се обижда безпричинно, то в скоро време е възможно да се появят проблеми с бъбреците. Любителите на сплетните също могат да имат проблеми с този орган.

### Раздразнителност, гняв, невъздържаност, грубост

Тези негативни емоции често стават причина за болести на черният дроб, жлъчката, далака. За да се предпазите от тези заболявания е необходимо да си намерите хоби и най-важното – да проявявате търпение към хората.

### Отмъстителност и злопаметност

Тези негативни емоции могат да доведат до камъни в бъбреците и жлъчката. В този случай хората, податливи на такива емоции, трябва да се научат да прощават и да релаксират повече.

### Липсата на любов, недоверие, гордост, завист, ревност

Тези негативни емоции се отразяват върху работата

на сърцето. Радвайте се на малките неща, които ви предоставя животът. Научете да вярвате в любовта и добротата на хората.

### Егоизъм, страх и безотговорност към живота

Тези емоции влияят на ендокринната система на човека. Тормозят функциите на надбъбречните жлези и могат да доведат до диабет. За това вземете живота в свои ръце и носете отговорност за всяко свое решение.

### Съмненията, злите намерения, лошите мисли и постъпки

Могат да предизвикат проблеми със стомаха, да доведат до проблеми с дишането – астма, болки в шията и гърба.

### Самотата

Може да предизвика болки в гърба. За да се избегнат тези здравословни проблеми е нужно да се заложи на дружелюбие и вяра в добротата на хората.

### Сдържаност, стеснителност

Могат да предизвикат постоянно главоболие. За да се спасите от тези неразположения се занимавайте със спорт и танци.

**Извода е:** за да бъдете здрави, се стремете само към положителни емоции!



## Гладът спасява мозъка от стареене

Експерти установиха, че хормонът на глада спомага за възстановяването на нервните клетки и предпазва мозъка от ефектите на стареенето.

Британски учени са открили, че хормонът грелин, който се нарича „хормон на глада“, не само стимулира апетита, но и има благоприятен ефект върху мозъка, активирайки растежа и регенерацията на клетките. Учените смятат, че откритието им обяснява две неща наведнъж: защо хората на празен стомах мислят по-добре и защо животните, кои-

то ядат малко, показват по-високи умствени способности.

Известно е, че хормонът грелин се произвежда от стомаха, който не е смилал храна няколко часа, а повишаването на нивото му в кръвта води до усещане за глад. Сега става ясно, че той може да стимулира ангиогенеза – растежа на мозъчни клетки и да ги предпази от последиците от стареенето.

Лекарите потвърдиха теорията си чрез опити с животни. Хормонът, инжектиран на гризачи, повишава обучаемостта им и успехите им при изпълнение на тестове. Според учените, най-вероятно, хормонът има положителен ефект върху паметта и може да бъде ключът към лечението на невродегенеративни заболявания.

Такива са резултатите и от други проучвания, според които нискокалоричната дневната диета може да подобри самочувствието и здравословното състояние.





# ЖЕНАТА, ОМЪЖЕНА ЗА... ЖП ГАРА

45-годишна калифорнийка е единствената в света, обвързала се с гарово здание

Историята на железниците помни какви ли не любовни случки. Но по-странна от тази с 47-годишната американка Керъл Санта Фе едва ли има. Тя е единствената жена на планетата, която твърди, че е омъжена за железопътна гара.

Керъл е убедена, че е намерила любовта на живота в лицето на жп терминала Санта Фе в калифорнийския град Сан Диего. По нейните думи тя се обрекла на жп гарата след 36 години платонична любов. И макар съюзът им да не е официално регистриран и правно обвързващ, американката заявява, че се смята за бракосъчетана за нея от 2015 г. Тя дори е приела фамилията на "половинката си" – Санта Фе...

Керъл разказва, че жп тер-

минала я е пленил още когато е била на 9 годинки. Решава да се обвърже с него обаче, едва след като прекарва 36-години влюбена в него. Не е осъзнавала своето необичайно състояние до преди няколко години, когато е направила онлайн търсене по изречението "Влюбен съм в сграда".

"За първи път се докоснах истински до любовта си през 2011 г. Бях се облегла на една от стените на гарата и изведнъж усетих нейната енергия. Достигнах до оргазъм и бях уплашена, че ще бъде разкрита от персонала на станцията" – споделя тя пред медиите.

Любопитно е, че Керъл нарича своята "половинка" с дамско име: Дайдра. "Когато се оженихме, стоях пред гаровото здание и й



Железопътната гара Санта Фе в Сан Диего, Калифорния



Керъл твърди, че е омъжена за гара Санта Фе от 2015 г.



Американката се влюбва в жп терминала още на 9-годишна възраст

казах, че я приемам за мой партньор", разказва американката. - Беше най-щастливият ден от живота ми и оттогава се чувствам изключително щастлива. Обичам я толкова много, тя е толкова романтична..."

Всеки ден оттогава госпожа Санта Фе посещава жп терминала. Тя пътува 45 минути с автобус от центъра на Сан Диего, където работи в група за емоционална подкрепа, за да прекара с любимото си здание няколко часа. "Когато стигна дотам, поздравявам Дайдра, след това се разхождам около нея, като се опитвам да не позволявам на никой да забележи, че й говоря. Споделям нормални неща – като например как е минал моят ден. Чувствам се наистина самотна, ако не успея да го направя. В същото време не пропускам и да я докосна. Когато се облегна на стените имам чувството, че всъщност ме държи и целува. Особено ми харесва, когато в тези мигове чувам и звука от влаковите двигатели" – казва тя.

Керъл твърди, че по време на физическия контакт много често мислено прави секс с необикновено красивото гарово здание. Своята сексуална ориентация тя нарича обектна сексуалност и я идентифицира като влечение към неодушевени предмети и структури. Винаги се старее обаче действията й да остават скрити от околните, защото се страхува, че няма да бъде разбрана и достъпът й до гарата може да бъде забранен.

Госпожа Санта Фе споделя, че Дайдра е най-стабилния й партньор досега. По-рано тя е имала 18-месечна връзка с мъж, но той я изоставя. "Почувствах се невероятно, когато се свързах с Дайдра, защото тя ми каза, че никога няма да ме напусне." – твърди странната влюбена.

Терминът "Обектна сексуал-

ност" (Objectum-Sexual) е въведен за първи път от Ейджа-Риита Берлинер-Мауер, шведка, която претендира, че е "омъжена" за Берлинската стена от 1979 г. до смъртта й през 2015 г. През 2008 г. друга американка - Ерика Айфел – също предизвика сензация като обяви, че се обвързала с Айфеловата кула в Париж. Тя дори основава организацията OS Internationale за хора с аналогично светоусещане.

Засега са известни само около 40 случая на жени с обектна сексуалност. Има световен дебат дали феноменът трябва да се нарича сексуалност, фетиш или психическо състояние. Според щатския психотерапевт Джери Брукър тази страст е мотивирана от нуждата контрол и сигурност и е свързана със синдром на

Аспергер. Това е психично разстройство, характеризиращо се с трудности в социалното и невербалното общуване, съпътствани от повтарящи се модели на маниакално поведение и интереси.

"Някой, който се влюбва в предмети, може да контролира тези взаимоотношения по свои собствени начини", казва медикът пред създателите на документален филм за темата. - Техните предмети няма да ги напуснат. Това е изключително привлекателно за човек, който иначе често е отчаяно самотен."

За Керъл Санта Фе обаче, обективната сексуалност не е психично заболяване. "Това просто е форма на сексуалност, същото като това да сме лесбийки или бисексуални" – твърди тя.

Ивайло ПАШОВ



Госпожа Санта Фе целува и докосва стените на гарата, когато наоколо няма хора



Американката Ерика Айфел през 2007 г. обяви, че се е венчала за Айфеловата кула

## 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 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