

ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



18 - 24 юли 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 21

Варианти за възраждането на околовръстната железница в столицата

Предлагат от „Гражданска инициатива за обществен релсов транспорт“, подкрепени от сдружението „Визия за София“

Дебатът за нуждата от градска околовръстна железница в София не е нов. Той е повдиган многократно, но през годините ту става актуален, ту отново заглъхва докато в момента въпросът пак настоятелно се поставя от неправителствената организация „Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт“. От сдружението настояват да стартира процедура за възстановяване на околовръстната жп линия, независимо че на места е демонтирана. Апелират и час по-скоро да започне интегрирано развитие на релсовия транспорт и изграждането на модерна жп инфраструктура на територията на Столична община. Инициативата е подкрепена и от други неправителствени организации като „Визия за София“, от общественици и кметове на близки до столицата селища - Елин Пелин, Горна Малина, общините Перник, Радомир, Своге, Костинброд, Ихтиман, Костенец, Пирдоп, Летище София, Столична община – район Подуяне. Те настояват за повече железница, която да обслужва транспортните им нужди. Към идеята тя да се развие в градски условия като удобна комуникация, свързваща метрото и трамвая, се присъединяват и отделни представители на Столична община, на ВУЗ-ове, общественици, бивши железничари, архитекти, жп инженери. Те застават зад тезата, че срещу затрудненията, предизвиквани от пренаситения автомобилен трафик, единствено успешно може да се противопостави общественият релсов транспорт.



Всъщност той е и в основата на устойчивата мобилност, изтъкна Веселин Кирев, координатор на сдружението „Гражданска инициатива за обществен релсов транспорт“ при представянето на мотивите и концепцията за съживяване на околовръстната железница в София. Домакин на срещата, организирана в края на миналата седмица, беше Центърът за обществени и политически изследвания „Gallup International“.

По думите на Кирев, моментът не е избран случайно. Причината е, че отделни кръгове в Столична община все още искат да погребат сломена за градската железница, която в миналото е стигала до НДК и парк „Възраждане“. Освен това в момента тече процедура за приемането на нов ПУП за Борисовата градина. Той засяга и районите на гарите „Пионер“ и „Погребите“. Според този план е предвидено те окончателно да бъдат заличени от картата на София, а на тяхно място да изникнат триетажна зала за събития, спортни и развлекателни съоръжения. Но опасенията на участниците в срещата бяха, че това е само първоначална стъпка, правена за отвлечане на общественото внимание, а по-късно мястото ще последва съдбата на софийския „Дисни Ленд“, след чието закриване на терена му изникна високо строителство.

В 150-годишната история и развитие

на българския държавен железопътен транспорт огромно значение на градската железница е отдал планът „Мусман“ още през 1934 г., приет при един от най-успешните кметове на София Иван Иванов, със значим принос за развитието на града. Той е предвиждал усъвършенстването на околовръстната железница и изграждането на челна пътническа гара „Сердика“, припомни Веселин Кирев по време на презентацията, съпроводена от подробна историческа справка за развитието ѝ. Връщайки се назад към началото през 1888 г., когато е изградена жп линията Цариград – София – Белово – Пловдив – Цариград, се появява и първата сграда на централната гара София. Проследявайки хронологично строителството може да се види, че много скоро след това е открита и гара „Горна баня“ успоредно с линията София – Перник. В близост до нея през 1909 г. в експлоатация влиза гара „Захарна фабрика“. Между 1912 и 1914 г., след решение на Министерски съвет, става реален и първият участък от околовръстната железница на София от „Крепостен батальон“ до „Военен арсенал“. През 1915 г. е обнародван и Законът за цялостното ѝ построяване, придружен от указ, издаден от цар Фердинанд. Тогава е открито жп движението „Стрелбище“ – Александровска болница – гара „Перловец“. Две години по-късно е осъществено жп свързването от гара

На стр. 4

ЖП училището
при гара Перловец



Инфраструктура

В Косово модернизират жп участъка до северномакедонската граница

В Република Косово започнаха дейностите по модернизацията на жп линията между сръбската граница, Прищина и Скопие - столиците на автономната област и Северна Македония. В рамките на първия й етап ще бъде реконструирано трасето между градовете Косово (западно от Прищина) и Генерал Янкович на македонската граница.

Общо предстои да се обновят 148 км железен път между градчето Лешак, край границата със Сърбия и Генерал Янкович, където е единственият граничен железопътен преход между Косово и Северна Македония. Стойността на проекта е 210 млн. евро.

През февруари 2019 г. инфраструктурният жп оператор на Косово Infracos сключи

контракт за изпълнение на дейностите от първата фаза на проекта с италианската компания Generale Costruzioni Ferroviarie. Те трябва да бъдат завършени през 2021 г.

Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) кредитира проекта с 39,9 млн. евро. Финансова помощ оказват също Евросъюза и Европейската инвестиционна банка (ЕИБ). При реализацията на втория и третия етапи ще бъдат обновени жп участъците Косово поле - Косовска Митровица и Косовска Митровица - границата със Сърбия.

„Този проект има положително въздействие не само за икономиката на страната, но и за целия регион“, посочи Агрон Тачи, главен изпълнителен директор на Infracos. ■



Трендове

SNCF с ръст при пътническите високоскоростни превози

Държавните железници на Франция (SNCF) отчетоха 14-процентно увеличение на пътниците във влаковете през първото четири-месечие на годината спрямо аналогичния период през 2018 г. По това време миналата година във френските железници имаше серия от спадки, които доведоха до спад в пътникопотока. Настоящите резултати обаче са по-оптимистични. От четирите начални месеца на 2017 г., в които прирастът също беше съществен, достигна 12 на сто. В абсолютни цифри от януари до април компанията е превозила 4,5 млн. пътници повече.

Оттам съобщават, че положителната динамика в сегмента се запазва и през май и юни. Приходите от продажби на билети през двата месеца са скочили с 30 на сто в сравнение с този период през

2018 г. Очаква се трендът да продължи в същата посока и през второто полугодие.

От френския жп монополист обясняват, че ръстът при скоростните превози се дължи главно на нискобюджетните им влакове, оперирани под бранда Ouigo. Те пътуват между Париж и големите градове от Югоизточна и Югозападна Франция. Евтините състави от типа замениха традиционните експреси TGV по маршрутите от френската столица до Марсилия, Ница и Бордо.

Увеличението при пътническите трансфери е повлияно и от жп картите за намаления Avantage и Liberty, които SNCF пусна. От тях вече са продадени над 150 000. Оттам информират още, че след началото на експлоатацията (от 2 юли 2017 г.) на високоскоростната линия Sud Europe Atlantique между Тур и Бордо, броят на пътниците на експреси TGV също е нараснал. Те са превозили общо над 10 млн. души. С появата на тази жп комуникация времето за пътуване между Париж и Бордо се съкрати с 1 час и вече е 2 часа и 4 минути. Скоростните състави не спират на междинните гари по маршрута и се движат през интервал от 1 час, а в пиковите часове сутрин и вечер - през 30 минути. ■



Индустрия

ОТКРИХА ПЪРВИЯТ В ТУРЦИЯ ЗАВОД ЗА АЛУМИНИЕВИ ВАГОНИ



Турската вагоностроителна компания Tüvasaş откри завод за производство на пътнически вагони с алуминиеви корпуси в северозападната провинция Сакария. Предприемството е първото подобно в страната. На тържествената церемония беше отбелязано, че създаването му е в унисон с курса на турското правителство за развитие на стратегически важни за държавата производства.

В завода ще се изработват корпусите на бъдещите скоростни междуградски влакове, проектирани от Tüvasaş. Те ще могат да се движат със скорост до 160 км/ч. Прототипът трябва да бъде представен до края на годината. Държавните железници на Турция (TCDD) вече са поръчали 20 такива състава. От поточните линии на завода ще излизат и алуминиеви вагони за метрото и трамваи. До края на 2020 г.

се очаква Tüvasaş да започне там и производство на високоскоростни композиции, способни да развият 225 км/ч.

Персоналът на предприятието в момента се състои от 10 инженера и 65 работника. То води началото си от вагоноремонтна работилница, създадена още през 1951 г. През годините претърпява няколко разширения и модернизация, като последните са свързани с новото производство. ■

Проекти

РУМЪНИЯ ЩЕ ТЪРСИ ЕВРОФИНАНСИРАНЕ ЗА ВОДОРОДНИ ВЛАКОВЕ

Румъния може да стане първата страна от Източна Европа, която ще придобие влакове с водородно гориво. В министерствата на околната среда и горите и на транспорта на северната ни съседка се обсъжда възможността за привличане на средства от европейските екологични фондове за закупуване на 5 такива състава за изграждащата се линия между гара Букурещ Север и международното летище в столичното предградие Отопени. Очаква се тя да влезе в експлоатация през 2020 г.

На по-късен етап се предвижда да бъдат придобити

още такива влакове за другите неелектрифицирани участъци от румънската жп мрежа. Проектът се разработва в унисон с политиката на Европейския съюз, насочена към въвеждане на екологично чист транспорт, задвижван от алтернативни видове горива. През октомври 2018 г. Европейската комисия предложи по програмата Connecting Europe Facility (CEF) да бъдат инвестирани около 700 млн. евро в 49 ключови транспортни проекта, насочени към намаляване на вредните емисии.

В момента водеща при внедряването на водородния

жп транспорт е Германия. През 2018 г. във Федералната република бяха пуснати в тестова експлоатация първите водородни влакове Coradia iLint, произведени от френския жп производител Alstom. Те оперират по участък с дължина 100 км между градовете Куксхафен, Бремерхафен, Бремерфьорде и Букстехуде, обслужван по-рано от дизелови композиции. Проекти за внедряване на аналогичен еко транспорт имат железниците на Австрия, Великобритания, Холандия, Дания, Франция, Италия, Канада, Норвегия и Полша. ■





Личности

Рафаел Сантана е новият президент на Wabtec



От 1 юли за президент и главен изпълнителен директор на американската железопътна корпорация Wabtec е назначен Рафаел Сантана, досегашен ръководител на нейното подразделение за товарен жп транспорт. Той сменя на поста Рей Бетлър, който се пенсионира.

Сантана е роден в Бразилия и е завършил инженерство

в Държавния университет на Минас Жерайс. Има 25-годишен опит на управленски, търговски и изпълнителски позиции, като повече от 10 години е работил в транспортната индустрия. Той се присъедини към екипа на концерна след сливането на Wabtec и GE Transportation. Преди това оглавяваше бившето бизнес звено на General Electric. ■

Пазари

RENFE В СКОРОСТНА КОНКУРЕНЦИЯ С SNCF НА ФРЕНСКА ТЕРИТОРИЯ

Държавният пътнически железопътен превозвач на Испания (RENFE) има намерение да започне да извършва високоскоростни жп превози във Франция и да се конкурира в сегмента с френските железници (SNCF). Компанията е подала заявки за съответните разрешения до железопътния регулатор Arafel, ведомството за транспортна безопасност EPSF и инфраструктурния оператор SNCF Réseau.

В началото RENFE планират да стъпят на френския пазар с 10 влака-стрели S100, произведени от компанията Alstom в периода 1991 г. – 1993 г., на базата на съставите TGV Atlantique. Тези композиции сега пътуват между Испания и Франция и се използват съвместно от държавните испански и френски железници в рамките на партньорско споразумение.

Иберийският превозвач е заинтересован към скоростни жп трансфери по маршрутите Лион — Монпелие и Лион — Марсилия. Планира да започне да ги осъществява ежедневно от

декември 2020 г., с 2 до 5 двойки експреси. На по-късен етап от компанията са амбицирани да удължат двата маршрута до Париж, което не е възможно в момента по технически причини.

От RENFE са подали искане за сертификационни документи, за да оперират във Франция и с новите си скоростни състави от серията S106 (Avril). Компанията е поръчала на испанския жп производител Talgo 30 такива експреси. 10 от тях се предвижда да бъдат експлоатирани по международни направления. В рамките на кампанията за извозване на дял от френския

скоростен жп сегмент, от превозвача обмислят също да открият представителство в Лион.

Испанските железници не са единствените, които имат апетити към пазара за пътнически превози във Франция. Чрез подразделението си Thello, държавният пътнически жп превозвач на Италия Trenitalia също планира от юни 2020 г. да пусне влакове-стрели по направление Милано – Турин – Париж. Частната германска жп компания Flix Train пък е подала заявка за поемане на част от междуградските жп трансфери. ■



Зелени технологии

ЕНЕРГИЙНО ЕФЕКТИВНИ ЕЛЕКТРИЧКИ ЗА ШЛЕЗВИГ - ХОЛЩАЙН

Швейцарският жп производител Stadler ще достави 55 електросъстава FLIRT Akku, които се запазват с акумулаторни батерии, на транспортното дружество NAH.SH. То обслужва германската провинция Шлезвиг - Холщайн и проведе конкурс за обновяване на релсовия си флот. Сключеният помежду им контракт е на стойност 600 млн. евро, с опция за закупуване на още 50 електрички. В него е залегнало и техническото обслужване на влаковете за 30 години.

Stadler представи концеп-

цията си за състав, получаващ енергия от акумулатори, през есента на 2018 г. В много кратък срок компанията успя да измине пътя от проекта до първата голяма поръчка. NAH.SH възнамерява да замени всичките си дизелови композиции с акумулаторни, за да помогне за намаляване на вредните въглеродни емисии, отделяни в атмосферата.

FLIRT Akku трябва да започнат да влизат в експлоатация в края на 2022 г. Те са значително по-тихи от дизеловите състави, с по-висока енергийна ефектив-

ност и могат да ускоряват значително по-бързо. При оптимални условия изменават автономно (с енергията от акумулаторите) 150 км при положение, че най-дългият неелектрифициран жп участък по маршрутите на NAH.SH в немската провинция е 80 км. Акумулаторните батерии се зареждат в от контактната мрежа по линиите, където тя съществува, на гарите и на специално изградени пунктове. Със запазване само от тях съставите могат да развият скорост до 140 км/ч.

Влакове FLIRT Akku за провинция Шлезвиг-Холщайн ще са двавагонни, с капацитет 198 пътници (124 седящи и 74 правостоящи места). Поръчани се изцяло да бъдат климатизирани, с комфортни седалки с електророзетки, видеонаблюдение, Wi-fi достъп до интернет, система за информиране на пътниците, зони за инвалидни колички и велосипеди. Техническото им обслужване ще се извършва в депа в Рендсбург и Ноймюнстер. ■



Конкурси

Модерни крайградски електрички и метро мотриси за Сао Пауло



Компанията за обществен транспорт (STM) в най-големия бразилски мегаполис обяви конкурс за закупуване на 34 нови електромотрисни влака и 44 метро мотрисни влака. Те са предназначени съответно за операторите на крайградската жп мрежа на Сао Пауло (CPTM) и на метрополитена на града (Metro-SP).

От кандидатите за спечелване на поръчките се очаква да предложат оферти, побиращи се в бюджетите, които STM е определил за всеки контракт. За крайградските електрички транспортните власти на града са склонни да похарчат до 345

млн. евро, а за метро мотрисите – до 391 млн. евро.

Планира се електромотрисите да заменят старите състави, обслужващи сега крайградските линии 9 (между предградията Есмералда и град Варжиня) и продължението на линия 11 (от предградията Корал до населението район Бара Фонда). Половината от новите метро влакове е предвидено да оперират по удължението на Зелената линия (до квартала Пенха), а останалите - по Синята и Червената линии на местния метрополитен, за да се увеличи пътническият им капацитет. ■

Сделка

LG Cargo ще купува 5 000 товарни вагона и електролокомотиви



LG Cargo – подразделението за товарен транспорт на държавните железници на Литва, планира да закупи около 5 000 нови вагона и електрически локомотиви. Те ще позволят на компанията да извършва търговски операции на редица нови пазари.

Понастоящем флотът на LG Cargo включва приблизително 8 000 различни типове вагона и 100 локомотива. Те обаче не могат да бъдат експлоатирани в Беларус, Украйна, Русия и Казахстан

тъй като не отговарят на технологичните регламенти за товарния жп транспорт на изброените държави.

За да оперира там, литовският карго оператор планира да инвестира до 300 млн. евро в нови товарни вагона през следващите няколко години. Освен това от LG Cargo възнамеряват да придобият и няколко десетки електролокомотива до 2024 г. Тогава трябва да бъде завършена електрификацията на линията от град Кена на белоруска граница до порт Клайпеда. ■



Варианти за възраждането на околоръстната железница в столицата

От стр. 1

„Волуяк“ до летището. Предполага се, че през 1925 г. са създадени директни връзки „Захарна фабрика“ – „Волуяк“ и Военна рампа – „Волуяк“, чиито линии отдавна не съществуват. През 20-те години на миналия век започва обслужването на околоръстната железница с пътнически трудово-служебни влакова. Но железничари - ветерани си спомнят, че с тях са пътували и обикновени граждани.

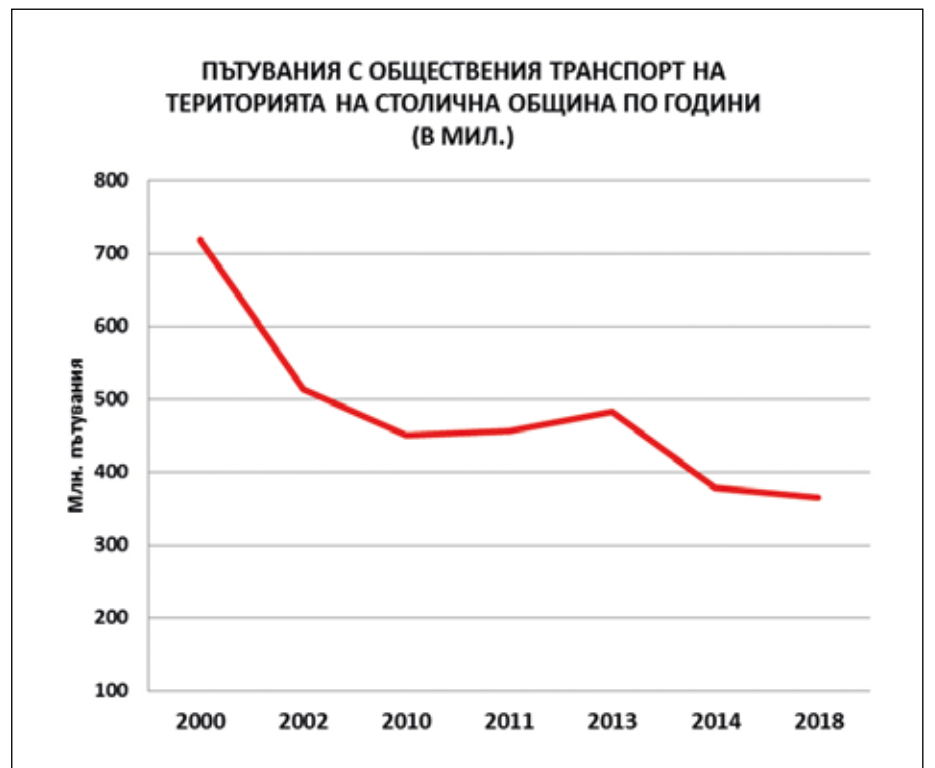
След като през 1930 г. е открита отсечката между гарите „Захарна фабрика“ и „Сердика“ е пуснато в експлоатация новото приемно здание на Подуене. Една година по-късно е изградена Сточна гара, а след това и линията Илиянци – Макоцево. Следващата година се появява жп клонът Подуяне – Биримирци под днешния мост „Чавдар“. Планът „Мусман“, по който между 1934 г. и 1938 г. архитектурно се развива София, дава значителен тласък на жп строителството. Така, с откриването на гара „Стан“ (Лагерът) – Стрелбище е завършен целият пръстен на околоръстната железница. До 1955 г. от нея продължават да се правят различни отклонения като Слатина – гара „Пионер“, Илиянци – Волуяк – Перник, Подуене разпределителна – Биримирци и т.н.

След края на 60-те години на ХХ в. обаче започва закриване и демонтиране на част от построените жп направления, за да се изградят пътни възли и трасета, привличащи по-голям автомобилен трафик. Така от картата на столицата се „изтриват“ гарите „Военен арсенал“, „Перловец“ и прилежащите им клонове. Прекъсната е жп връзката гара „Стан“ – Стрелбище. Закрита е и гара „Сердика“ с клонът

към Родоп и Мототехника, където сега е разположен Мол Парадайс. Прави се опит за продажбата на гара „Пионер“. В крайна сметка през 2009 г. е приет окончателно ОУП на София с визия по всички останали жп трасета да се построят градски магистрали.

Преминавайки телеграфно през историята, близкото минало и настояще, участниците в срещата акцентираха на факта, че дори при предстоящото модернизиране на жп линията София – Елин Пелин и жп възел София не е предвидено железопътно трасе към летището, както и възстановяване на някоя от закритите възлови спирки като Царската при моста „Чавдар“, която има не само историческа стойност но и е функционална за клиентите на БДЖ. Припомняме, че от нея Фердинанд, а след това и цар Борис III са се качвали във влаковете, към които са прикачвани отделни вагони, предназначени за тях. Всичко това беше казано в подкрепа на тезата, че крайно време е да се преодолее битуващото схващане, че принципно железницата е трета категория транспорт, подходящ само за по-бедната част от населението. В това отношение алтернативни са примерите и цялостната концепция, въз основа на която са създадени транспортните схеми на по-голяма част от европейските столици и мегаполиси.

Политологът Първан Симеонов, който също участваше в срещата и подкрепя идеята за възстановяване на градската железница посочи, че от десетилетия успешно съжителстват метро, трамвай и S-Bahn в Берлин и Виена. Благодарение на това автомобилните задръствания там по-лесно се преодоляват, а чистота на въздуха е на значително по-високо ниво. Като



пример беше дадена сходната по население със София австрийска столица заедно с крайградската ѝ зона, където се извършват дневно над 300 000 пътувания с градска железница, приблизително колкото се правят у нас общо по първи и втори метродиаметър. В Берлин пък, град с над 3 млн. души, S-Bahn всеки ден ползват повече от 1 300 000 пътници, което приблизително се равнява на всички пътувания за същия период, поети от целия обществен транспорт в столицата ни. Влаковете в цитираните железопътни системи са на различни интервали в зависимост от натоварването, като по повечето от централните маршрути са на 5 до 6 минути, а по други, където движението не е така интензивно – на 60.

„Считаме, че подобен график е напълно постижим и при градска железница в София, дори и по някои неудвоени линии. Терените и сервитутите на жп трасетата като цяло позволяват в близост да се изгради и допълнителна инфраструктура – подземна и велосипедна, съобщителни мрежи и др., в зависимост от концепцията за развитие, която ще бъде избрана. С подходяща логистика градските железници могат да се ползват и като товарен снабдителен транспорт, спестявайки разходи на данъкоплатците за замърсяване, пътни инциденти и разрушени улични артерии от преминаващите тежкотоварни превозни средства. Създаването на нови спирки е допълнително предимство, което би улеснило пътуването, както в непрекъснатото разрастващата се столица, така и към близките населени места, където много млади семейства, които работят в София, отиват да живеят – твърдят експертите на „Гражданска инициатива за обществен релсов транспорт“ и на „Визия за София“. Затова предлагат стилизиран релсов транспорт – метро, трамвай и железница, заедно с прилежащата инфраструктура, в кратки срокове да бъдат интегрирани чрез изцяло нов, иновативен модел. Концепцията на този етап е разделена и обхваща 6 взаимно допълващи се моменти:

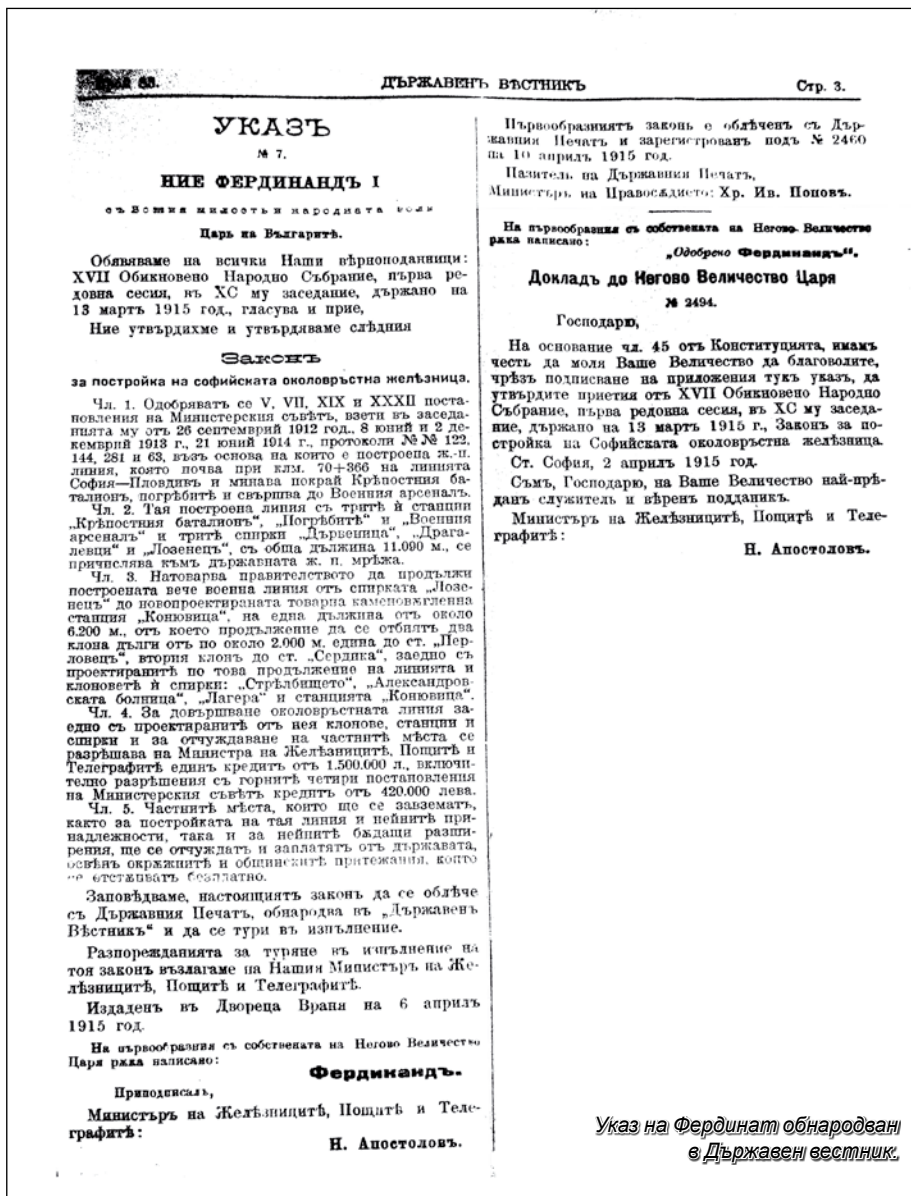
- Оптимизиране на трафика и изграждане на нови спирки по съществуващите и използвани в момента жп линии на територията на града и Столична община.
- Изграждане на високоскорост-

на жп връзка, която директно преминава под терминали 1 и 2 на Летище София и се свързва със съществуващата жп мрежа (според изискванията на Бялата книга за транспорт на ЕС).

- Възстановяване на етапи на околоръстната железница на София с възможност да се осъществи концепцията light rail.
- Свързване на третия метродиаметър със съществуващата жп мрежа и използването на закупените нови влакове за превоз на пътници, както в градската, така и в крайградската зона. Те могат да се движат и по околоръстната железница.
- Свързване на съществуващите трамвайни линии с нормално 1435 мм (влаково) междурелсие и жп трасета, отнова въз основа на концепцията light rail. Тя означава паралелно движение в градска среда като трамвай, а в извънградска - като влак.
- Цялостно оптимизиране на логистичната верига на товарния транспорт на територията на Столична община с фокус върху релсовия транспорт.

Проучванията, извършени от различни заинтересовани институции като БДЖ, ВТУ „Тодор Каблешков“ и др. защитават концепции, подкрепящи околоръстната железница – събщи Веселин Кирев. В някои от тях е направено и базисно остойностяване, но такива изследвания няма в НКЖИ и Столична община. Колкото до лансираната идея от сдружението за възраждане на околоръстната железница, тя е базирана на факта, че действащите трасета все още са държавна или общинска собственост, което пък би улеснило възстановяването ѝ. Обобщаващият аргумент, според Кирев и съмишлениците му е, че София трябва да стане по-добър град за живеене, за работа, за развитие на туризъм. И да не прекъсва връзката с историческото си развитие и пространствено планиране, като модерен европейски град на Балканите, но който е съхранил традициите си.

Мая Димитрова





ИМАТ ЛИ ПРЕДИМСТВА ДВУЕТАЖНИТЕ ВЛАКОВЕ?

Въпроса коментира Христо Иванов - локомотивен машинист по време на дискусията за закупуване нов подвижен състав, организирана от ръководството на БДЖ



CityRail в Сидни
Източник: wikipedia.com

Преди всичко бих искал да благодаря за много полезната инициатива за обществено обсъждане на проблема за нов подвижен състав. Много целесъобразно би било използването на двуетажни влакове, с кабина за управление на последния вагон. В едната посока локомотивът ще може да тегли влака, а в другата - да го бута. Този вид композиции са получили голяма популярност и разпространение, например в Германия и Швейцария. Швейцарският IC - 2000 е за максимална скорост от 200 километра в час.

За ефективността на двуетажните влакове е доказателство така нареченият таров коефициент. Той се получава като разделим теглото на празния състав на броя на седящите в него места.

Като пример за много рационална конструкция, може да се посочи петвагонен двуетажен влак, произведен в бившата ГДР, който празен тежи 143 тона и е с 620 седящи места. Таровият му коефициент е 231 килограма на едно такова място.

Но за да е коректно сравнението с другите влакове, е необходимо да включим и теглото на локомотива. Ако приемем специално конструиран за целта локомотив с тегло 68 тона, получаваме таров коефициент 340 килограма на седящо място. Отново за сравнение - мотрисните влакове серия 30 имат таров коефициент 720 килограма на седящо място, а 31-ва серия - 679 килограма за едно място.

Нека направим съпоставка и с едноетажна композиция.

За да превозим 620 човека са ни необходими осем вагона, които тежат 344 тона и са с 640 седящи места. При тегло на локомотива 87 тона общата маса на влака става 431 тона, а при 80 седящи места във вагон получаваме таров коефициент 673 килограма за място. Така че при въвеждането на двуетажните влакове, разходът на енергия ще бъде приблизително два пъти по малък в сравнение със съществуващите влакове.

Някои специалисти дават за пример вагоните в САЩ и Канада, където за стените на коша масово се използва гофрирана алуминиева ламарина. Гофрираните стени до голяма степен са самоносещи и изискват значително по-малко укрепващи елементи, което заедно с използването на алуминий, допълнително намалява теглото на вагоните. Ако това решение се приложи и при двуетажните влакове, допълнително може да се намали таровия коефициент и съответно разхода на енергия.

Седалките задължително трябва да са разположени една срещу друга, с масичка между тях. Когато са една след друга, като в самолет или автобус, е много по-неудобно за пътниците.

При двуетажните германски влакове, които давам за пример, разстоянието между облегалките на седалките (отговаря на широчината на купето при купейните вагони) е 1700 мм. Но за допълнителен комфорт, е необходимо да приемем разстояние между облегалките 1800 мм. Цитираното увеличение и монтирането на климатична инсталация би могло донякъде да повиши таровия коефициент, но това напълно ще се избегне, ако се използват алуминиеви стени на кошовете на вагоните. Много разумно би било и монтирането във влака на няколко автомата за кафе, бутилирана вода и закуски. Пътниците в инвалидни колички и с велосипеди може да се превозват в предвидено за целта помещение зад командната кабина на последния вагон на влака.

Допълнително предимство при двуетажните композиции е, че се намалява броят на колоосите, спирачните системи, теглично-отбивачните съоръжения и се подобряват други технологични и конструктивни моменти, с което се намалява и производствената цена, а впоследствие и ремонтните разходи.

Много разумно би било, челната стена на локомотива, която се прикача за влака, да бъде плоска като на вагон

и снабдена с челна заключваща се врата с междувагонни уплътнения. Така локомотивните машинисти ще могат да преминават от едната в другата кабина за управление, без да напускат влака, както това се налага при мотрисите. Встрани от вратата ще има допълнителна кабина за управление, от където локомотивът ще може да се управлява, когато се движи без прикачени вагони. Например при маневрени придвижвания за прикачване към вагоните, отиване към локомотивното депо, железопътния завод или друго място. С подобна кабина са снабдени дизеловите мотриси - серия 18.

Необходимо е да споменем и още няколко, много важни предимства. Първото е, че влаковете, съставени от двуетажни вагони с локомотиви, не се нуждаят от специализирани халета за ремонт, както мотрисите. Защото те ще се поддържат и обслужват в отделни, съществуващи и в момента локомотивни и вагонни депа.

Другото предимство е, че в състава на влаковете могат да се композират спални, а при необходимост и допълнителни едноетажни вагони. За целта, в началото и в края на влака, там където са основните командни кабините на локомотива и на последния вагон, ще има буфери и винтов спръг, а между локомотива и първия вагон ще са монтирани „Шарфенберг“ куплунги, осигуряващи не само механична връзка, но и свързаност между веригите за управление. Ще бъде много удобно, ако с модифициран „Шарфенберг“ куплунг се свързва и силовата верига за влаково отопление.

При маневра, за закарване на композиции за почистване и екипиране или при превозване на повреден състав, за-

късал между две гари, има възможност да се използва локомотив с винтов спръг, без адаптиращ куплунг. Освен това, по повод предложението за закупуването на двуетажни влакове с челна кабина за управление, бих искал да уточня, че в зависимост от очаквания пътнически поток може да се предпочете основната секция да бъде по-малка - например за влак с три вагона и допълнителни двувагонни секции без кабините за управление и винтов спръг. Като конкретен пример ще посоча влака за Бургас, който може да се композира от три основни двуетажни вагона и допълнителна секция от два. Тя има възможност при нужда да се откача в Пловдив.

Основното предимство на предложението е, че отпада необходимостта от нови депа за обслужване, каквито ще трябва за нови мотрисни влакове. Също така не е за подценяване намаленият разход на електроенергия за превоз на един пътник, както и по-малките ремонтни разходи, поради намаления брой талиги, спирачни системи и др.

Когато се работи само с основната композиция, не се налага прикачване, откачване и маневрени придвижвания, както при мотрисите. Дори при необходимост, безпроблемно може да се прикачват и спални вагони.

За посочените случаи, е необходимо в първия и последния вагон на влака да се монтират допълнителни табла за обслужване на климатичната инсталация и освобождаване на вратите. Всичко това доказва, че с вече изпробвани средства има възможност да се осигури не само комфортно пътуване на нашите пътници, но и значително намаляване на разходите за енергия, поддържане и ремонт. ■



Влак на NS в Холандия.
Източник: weknowthelaw.eu



Само нови влакове ще подобрят качеството на услугата

Е обобщеният извод в проучването на представители на транспортната академична общност у нас

Продължение от бр. 20

ПРЕПОРЪКИ ЗА КОМПЛЕКСНО ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА НА „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД

Към законодателя

- Да се актуализират инфраструктурните такси, за различните видове транспорт, така че да отразяват коректно разходите за поддръжка и инвестиции. Това ще доведе до тяхната равнопоставеност и до изравняване на т. нар. „външни разходи“.

- Да се въведат икономически стимули (по аналогия на положителните практики, прилагани в Белгия, Австрия, Швейцария, Германия и др.) за ползване на железопътен и воден транспорт, с цел да се постигнат заложените в Бялата книга 2011 [7] съотношения за превозени пътници и извършена работа. В това число следва да се стимулира ползването на комбиниран транспорт.

- Част от субсидията за националния превозвач да се заплаща от общините. Така ще се избегне формалният подход при изготвяне на Заданието за движение на влаковете. То писмено да се съгласува със съответните общински и областни ръководства и да стане неразделна част от договора. Общините да разработят подходяща транспортна схема, която да осигурява оптимален по време и място свързващ автобусен транспорт.

- Да се регламентират спиранията на бързите влакове в зависимост от категорията им и съответните цени.

- Да се въведе система за връщане на част от цената

на билета при закъснение на влака.

- Регламентиране на възможността за използването на рекуперативна енергия.

Към НК „Железопътна инфраструктура“

- Да се въведе система за трайно (постоянно) позициониране на влаковете на гаровите перони. Също, твърда специализация на коловозите в гарите по маршрута на движение.

- Да се подобри информационната система, като се оповестяват предварително всички промени в разписанието.

- На гарите на всеки перон, да се поставят информационни табла.

Към „БДЖ - ПП“ ЕООД

- Да се оптимизира съставянето на ГОЛ, като и обвързването на влаковете с влаковите бригади (ГРВ) се извършва не по депа, стопанисващи подвижния жп състав, а централно за цялата страна.

- Почистването на влака (в т.ч. и на сервизните помещения), зареждането с храни, напитки и вода да се организира на гаровия перон за икономия на време при подготовката за обслужване на следващия влак.

- Да се оптимизира работното време на влаковите бригади като медицинските прегледи и застъпването на работа да става на гаровия перон. Придвижването на влака до гаровия перон да се осъществи от дежурен машинист – „маневра депо“.

Билети и преференции при пътуване

- Разширяване дистрибуционните канали за продажби на билетите и търговското

обслужване във влаковете.

- Въвеждане на он-лайн система за закупуване на билети и такава от автомати.

- Въвеждане на електронна система за контролиране на редовността на пътниците.

- Разработване на гъвкава и атрактивна система за ценови преференции при индивидуални и групови пътувания.

ИЗВОДИ

Обобщавайки резултатите от извършената работа могат да се направят следните основни изводи:

- Определени са ролята и мястото на железопътния транспорт в България и в световен план. За периода 2000 – 2016 г. у нас е констатирано сериозно намаляване на пътниците и превозната работа, които са съответно 67 % и 68 %.

- Посочено е, че „външните разходи“ (т.е. тези, които не се поемат от дружествата, които ги правят) при железопътния транспорт са: 2,2 пъти по-малки спрямо автобусните превози; 3,7 пъти по-ниски от въздушните превози и 4,2 пъти по-малки спрямо превозите с леки автомобили. Това води до пазарна неравнопоставеност на видовете транспорт като значително ощетява железопътния.

- В настоящото изследване са идентифицирани и основните проблеми, които влошават транспортната услуга и отблъскват пътниците от ползване на железопътен транспорт.

- Дефинирана е необходимостта от закупуване на нов ПЖПС, като се акцентира върху скоростта на движение и времето за пътуване в съответствие с обновяването на жп инфраструктурата, екология-



та, енергийната ефективност, състоянието на ПЖПС у нас, анализа на пътничкопотоците.

- Направен е анализ на организацията на експлоатационната дейност на „БДЖ – ПП“ ЕООД като са посочени някои сериозни недостатъци.

- Анализирани е качеството и комфорта на пътническите жп превози, като са формулирани основните проблеми, отблъскващи ползването му.

- Определени са типовете ТПС, които следва да са скоростни, бързи с повишена степен на комфорт, пътнически - включващи сегашните регионални, крайградски и второстепенни превози.

- Посочени са приоритетите за подмяна на ТПС, които е целесъобразно да бъдат скоростни, бързи с повишена степен на комфорт, пътнически - включващи сегашните регионални, крайградски и второстепенни превози.

- Определен е броят на необходимите влакове за модернизация на парка на дружеството за пътнически превози. Предвижда се обновяването да се извърши на два етапа, като в края на втория то ще достигне до 90 % от наличния ТПС.

- Направен му е и анализ в страните на ЕС и са формулирани тенденциите за повишаване на качеството на транспортната услуга. Посочени са някои основни технически параметри.

- Дефинирани са основните технически параметри и изискванията за комфорт за скоростни и бързи влакове с повишена степен на комфорт.

- Извършена е оценка на ефективността от закупуване на нов подвижен състав, при което е установено, че при пълна смяна на ПЖПС (без серии

10.00, 30.00 и 31.00) се очаква разходите на дружеството да намалее с 82 млн. лв. годишно спрямо тези от 2016 г. При подмяна на ТПС през първия етап (до 2023 г.) намаляването на разходите се очаква да е около 34 млн. лв. При подмяна на ТПС през втория етап (до 2028 г.), намаляването на разходите се очаква да бъде около 35 млн. допълнително спрямо резултатите от първия етап, или общо за двата етапа около 70 млн. лв.

- Формулирани са редица препоръки за комплексно повишаване на ефективността на пътническите жп превози. За постигането на максимални ползи за дружеството, е целесъобразно те да се прилагат едновременно с обновяване на подвижния пътнически жп състав.

- Формулирани са редица препоръки за комплексно повишаване на ефективността на пътническите жп превози. За постигането на максимални ползи за дружеството, е целесъобразно те да се прилагат едновременно с обновяване на подвижния пътнически жп състав.

- Формулирани са редица препоръки за комплексно повишаване на ефективността на пътническите жп превози. За постигането на максимални ползи за дружеството, е целесъобразно те да се прилагат едновременно с обновяване на подвижния пътнически жп състав.

***Забележка:** Данните, анализите и изводите в публикацията са направени въз основа на проучванията на колектива, извършени през периода 2017 – 2018 г.

Проф. д-р инж.

Валери Стоилов –

ТУ-София

Доц. д-р инж.

Кирил Велков –

ТУ-София

Доц. д-р инж.

Олег Кръстев –

ТУ-София

Доц. д-р инж.

Иван Петров –

ВТУ „Т. Каблешков“ - София

Гл. ас. д-р инж.

Светослав Славчев –

ТУ-София

Доц. д-р инж.

Борислав Арnaudов –

УНСС - София

Гл. ас. д-р инж.

Ташко Минков –

УНСС - София





ЗА КАКВО ДА ВНИМАВАМЕ, КОГАТО ПЪТУВАМЕ В ЧУЖДИ СТРАНИ



Нещата, за които не се замисляте у дома, могат да шокират хората другаде. Вероятно ще срещнете разбиране като чужденци, които не познават местните традиции, но е по-добре да внимавате със следните навици.

Бакшишът

У нас бакшишът е препоръчителен, но все пак клиентът преценява: дали - и колко, да даде. Означава, че си доволен от обслужването. В САЩ обаче е нещо задължително: да не оставиш бакшиш, дори при най-посредствено обслужване, е недопустима грубост.

Другаде, например в Япония или Южна Корея, бакшишът е нещо непонятно, даже оскърбително. Могат да ви догонят по улицата, за да ви върнат парите.

Къде се возиш в таксито

За вас няма значение къде ще седнете, нали? Но в градове като Ню Йорк и Пекин шофьорът с тежка въздишка и огромно неудоволствие ще премести вестниците и обяда си от предната седалка, ако тръгнете да седате до него (или нея). Във Франция, Испания и Португалия положението е повече или

по-малко сходно. Можете да срещнете възмутено-озадачен поглед, докато ви сочат задната седалка.

От друга страна, в Австралия, Нова Зеландия, Холандия, Израел, части от Ирландия и Шотландия, да се качите на задната седалка, когато предната е свободна, е неуважително. Там това е въпрос на равенство.

Вдигнат палец

За вас може да е одобрителен жест, но в Близкия Изток, Латинска Америка, Западна Африка, отчасти в Русия и Гърция, е същото като да покажеш среден пръст.

Да се смееш с отворена уста

В Япония шумният смях, в който може да ви се преброят кътниците е грубиянщина - така, както е на много места е да мляскаш с отворена уста.

Да бъдеш „горе-долу“ навреме

Да закъснееш с „десетина“ минути в страни като Германия, Швейцария и Англия означава, че не цениш времето на хората. Да пристигнеш точно навреме, ако си канен на гости в Южна Америка или в Гърция, е почти

толкова лошо, колкото да цъфнеш на вратата час по-рано.

Да държиш една ръка в джоба

В Турция и на други места, например в Южна Корея, това се счита за арогантен жест.

Да правиш каквото и да било с лявата ръка

В някои култури тази ръка се използва само за хигиенни нужди в тоалетната. Да приемеш подарък, да ядеш или да правиш общо взето всичко останало с лявата ръка в Близкия Изток, голяма част от Африка, Индия и Шри Ланка е гнусно и обидно.

Да отвориш подарък веднага

В повечето азиатски страни, например Китай и Индия, да отвориш подаръка, който токущо са ти подарили, е проява на лош вкус. Изглежда алчно.

Джапанки, шорти, шапки с козирка

В Япония, както и в редица европейски градове подобно „спортно-елегантно“ облекло е неприемливо извън фитнес залата, тенис корта, футболното игрище и подобни места.

Да пиеш чужд алкохол

Ако отиваш на купон в Нор-

вегия, пиеш само това, което си донесъл. Ако те поканят на барбекю в САЩ, носиш дежурния стек с шест бири и имаш неограничен достъп до всичко останало на партито.

Да ядеш на места, където не се сервира храна

В Япония, както и в Руанда, се смята за грубо да ядеш по улицата, в градския транспорт, в парка - на всяко едно място, което не е заведение за хранене или бар.

Докосването

Потупването по рамото може да е приятелско за вас, но е обидно на места като Китай, Тайланд, Корея и Близкия Изток. Чувството за лично пространство варира от място на място.

Секненето

В Китай, Япония, Франция, някои арабски страни и Турция да си издухаш носа на публично място е просташко и погнусяващо.

Мъжката голота

На много места не е прилично един мъж да ходи гол до кръста. В Южна Корея мъжете ходят с ризи дори на плажа.

Да стоиш с дрехи в сауната

Макар и да не е обидно само по себе си, в Скандинавските страни и Турция изглежда като

проява на крайна срамежливост, ако стоите с бански в сауната или традиционната баня.

Да задаваш определени въпроси

„С какво се занимавате?“ може да звучи като учтив въпрос за разчупване на леда, но не и на места като Холандия, където хората го чувстват като опит за социална класификация. Все едно питате за заплатата, която получават.

Да си изядеш всичко в чинията

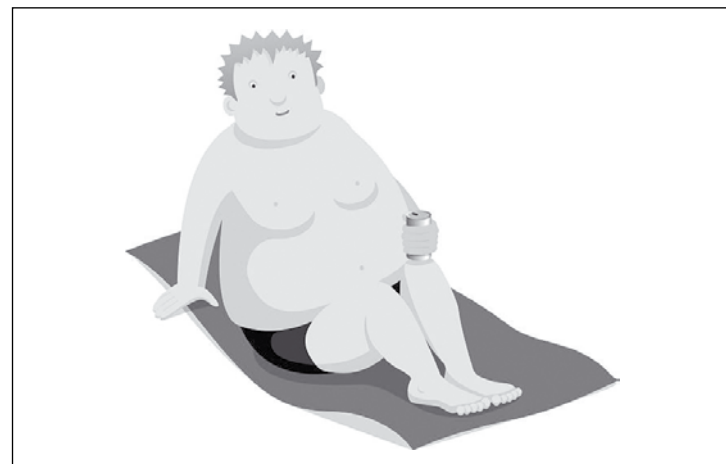
На много места, например в САЩ, да опразните чинията е комплимент. Но в Русия, Китай, Филипините, Тайланд и други страни това значи, че сте останали гладни и домакините не са успели да ви нахранят.

Да отказваш храна

Свикнали сме често да отказваме, за да не затрудняваме домакините, но в редица арабски страни, например в Ливан, се смята за изключително грубо да откажеш каквото и да било, което ти предложат, особено храна.

Да не откажеш подарък

В много култури, например в Япония, се очаква да откажеш няколко пъти, преди да приемеш нещо. В Китай правилото е три пъти, преди да приемеш подарък. ■



13 НАВИКА, КОИТО ЛАЗЯТ ПО НЕРВИТЕ НА ОКОЛНИТЕ

За да бъдем приятна компания, е необходимо да следваме определен етикет. Навиците са част от този етикет. Сами по себе си са странно нещо - понякога ги правим несъзнателно и нямаме нищо против, освен

ако не ги виждаме у друг човек. Постарайте се да НЕ правите следващите 13 неща, защото със сигурност ще отблъснете хората.

1. Дългата коса може да бъде страшно приятна гледка,

но не и когато я разстилате по нечий чин или бюро.

2. Не си затваряте вратата на тоалетната.

3. Хората не обичат да гледат как някой си играе с химикалката. Нищо, че повечето от тях също го правят. Това е доказано изнервящо действие.

4. Не яжте храни, които излъчват остра миризма, когато се намирате на обществено място. Например не си купувайте джонер, не консумирайте таратор или шопска салата, преди да отидете на лекар, да се качите в градския транспорт, да влезете в час, да отидете на работа и т.н.

5. Когато говорите с някого, не се втрещайте в него през цялото време. Ужасно неприятно и изнервящо е.

6. Не си чоплете ноктите на публично място. Дори да изгаряте от желание да го направите.

7. Не си играйте с косата пред другите. Особено изнервящо е да сучете масури и да пускате косми навсякъде.

8. Когато се налага да прелиствате листове или да броите много пари, не си плюнете пръстите. Особено, ако въпросните листове или пари предстои да ги подадете на човека, който е станал свидетел на облизването.

9. Не на всеки му е приятен контактът с непознати. Когато пътувате в метрото, не сядайте прекалено близо до човека до вас. Когато сте на кино или на театър, не се залепвайте за човека на предната седалка.

10. Така нареченото ба-рабанене с пръсти е ужасно изнервящо.

11. Раниците и краката не са хора. Те не се нуждаят от отделни седалки в градския транспорт, така че се съобразявайте - особено когато превозното средство е пълно.

12. Когато изпращате десет кратки съобщения, вместо едно дълго. Представете си постоянно цъккане за всяка една дума. „Здравей - Как си - Какво правиш - Искаш ли да се видим - Пиши ми“.

13. Когато подадете телефона си на приятел, за да му покажете конкретна снимка, а той започва да разглежда и други. Това си е чисто прекриване на личното пространство и злоупотреба с доверието. ■





С АРОМАТ НА СВЕЖЕСТ

Виенското метро и руските железници пуснаха експериментално влакове с благоуханни вагони

В метрополитена на Виена се появиха мотриси с „ароматни“ вагони. Тяхната вентилационна система периодично освежава въздуха с различни благоухания и прави пътуването през горещите летни седмици по-комфортно. Проектът, който ще продължи до 31 юли,

се осъществява експериментално от Wiener Linien – общинската компания, която управлява обществения транспорт в австрийската столица.

В инициативата са включени четири състава, които се движат по метро линиите U1 и U6. Техните врати са облепени във фолио с флорални мотиви и са лесно разпознаваеми. Във вагоните на всеки влак обаче се разпространява уникален аромат. Пътниците могат да усетят освежаващия цитрусов Energize, успокояващия плодов-цветен Relax, ободряващият чаен Fresh White Tea или наситеният кедров Happy Enjoy. Какво е благоуханието, става ясно от цветовете тоналност на стикерите по вратите – съответно зелена, лилава, оранжева и червеникава – които предупреждават пасажерите

за ухаието.

От Wiener Linien информират, че всички аромати са минали през проверка за алергени и са безопасни за здравето. Те се разпространяват из вагоните чрез охлаждащата система на равномерни интервали, така че да не стават прекалено натрапчиви.

От превозвача заявяват, че клиентите рядко се оплакват от неприятни миризми в метрото. Въпреки това, през лятото хората се потят и понякога атмосферата в мотрисите не е от най-приятните. „За нас е много важно пасажерите ни да се чувстват комфортно. Затова и започнахме проекта с ароматизираните вагони – заяви общинският съветник Ули Зима, отговарящ за обществения транспорт на Виена.

Мотрисите с „ароматни“ вагони ще пътуват пилотно до 31 юли. До тогава жителите и гостите на града могат да гласуват онлайн дали да продължат да се радват на нововъведението и напред. Електронното допитване дава възможност да изберат кое благоухание им допада най-много. Ако кампанията се хареса на по-



От януари т.г. в метрото на Виена е забранена консумация на храни със силни и пикантни аромати (вкл. джонер и пица)
Източник: heute.at

вечето пътници, Wiener Linien планира да я продължи и през следващия летен сезон, като пусне повече „парфюмирани“ мотриси и още аромати.

Инициативата е продължение на сходен миналогодисен проект на превозвача. През лятото на 2018 г., по една от най-натоварените линии на метрото в австрийската столица, служители на общинския превозвач подаряваха дезодоранти на пътниците. Целта беше елегантно и с усмивка да им се напомни, че личната хигиена е от особено значение в често претъпканите мотриси. С тази акция се постави началото на мащабен проект за подобряване на качеството на въздуха в подземната железница, с акцент върху лятото.

Част от него стана и въведената през януари т. г. забрана за консумация на храни със силни и пикантни аромати (вкл. джонер и пица) в подземната железница на Виена. Тя важи за влаковете по всички линии и метростанциите.

Тенденцията явно е заразителна, защото в началото на юни в Русия също дебютираха ароматизирани вагони. „Федералната пътническа компания“ (ФПК) – дъщерно дружество на руските държавни железници „РЖД“ – включи пробно няколко в два от съставите на „Невски експрес“ (с номера 747/748), които пътуват между Москва и Санкт Петербург.

Приятните ухаения в тях се разпръскват на принципа на студената дифузия – най-модерната технология при ароматизацията. Аераторите се програмират за нужната

концентрация на парфюма в помещенията. Веществото се разтваря във въздуха и не остава по дрехите и мебелите. За коридорите на вагоните е избран мирис с цитрусови ноти, а за тоалетните – леки аромати, придаващи усещане за чистота и свежест. Всички аромати са хипоалергенни и не вредят на здравето на пътниците, съобщават от ФПК.

От превозвача разчитат новата ароматна услуга да направи влаковете за дълги разстояния по-привлекателни. Пътниците могат да я тестват два месеца. След това ще се проведе онлайн проучване и на базата на резултатите ще се реши дали да бъде въведена и в други руски влакове за пътуване на дълги разстояния.

Ивайло ПАШОВ



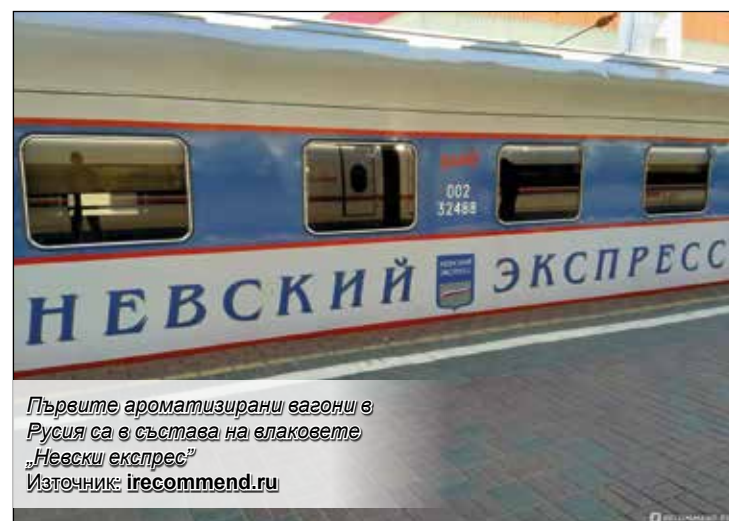
Ароматизираните мотриси ще пътуват в метрото на Виена до 31 юли
Източник: downtownvienna.com



Цветът на стикерите по вратите подсказва на пасажерите какво ще е ухаието във вагоните
Източник: downtownvienna.com



Миналото лято служителите на виенската подземна железница подаряваха освежаващи парфюми на пътниците
Източник: vienna.at



Първите ароматизирани вагони в Русия са в състава на влаковете „Невски експрес“
Източник: irecommend.ru

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При заявка от рекламни агенции

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