СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

5 - 11 юни 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 19 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

Открито е товарното движение през „Нова Европа“

Първият товарен влак премина във вторник през моста над Дунав „Нова Европа“. Маршрутът, по който се движи е Шопрон Хата, Унгария – Синдос, Гърция. Композицията е от 15 вагона, натоварени със 145 контейнера групажен товар. През румънска територия превозвач е „Cargo Trans Vagon“, а през българска – оператор е „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД. Влакът, преминава транзитно през нашата страна. Пристигнал е тази сутрин на жп гара Видин-товарна, а след обработка на документи и товари, продължава по направлението Кулата - Промахон.

Очаква се до края на тази седмица да премине и втори товарен влак през моста „Нова Европа“.

В дружеството за товарни превози на БДЖ са постъпили още искания и в момента се водят разговори с клиенти за превози на различни видове стоки – газ пропан-бутан, азотни торове, дървен материал и др.

Пускането на железопътния трафик през моста „Нова Европа“ е в резултат на координираните действия на България и Румъния, като от 10 май се движи и редовен пътнически влак между Видин и Голенц.

ГАФ С ПОСЛЕДСТВИЯ ЗА МИЛИОНИ

на стр. 3

СУПУР Е НОВАТА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА НА НКЖИ

на стр. 5

ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕТО НА ПРЕЛЕЗИТЕ РЕСПЕКТИРА ШОФЬОРИТЕ

Почти във всички случаи вина за инцидентите на жп прелезите имат шофьорите, заяви зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Антон Гинев по време на акцията по повод Международния ден за безопасното им преминаване, предприета от няколко организации на един от най-оживените и натоварени софийски прелези на ул. „Йосиф Щросмайер“ в кв. „Илинден“. В нея се включиха, както НК „Железопътна инфраструктура“, която ги стопанисва, така и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, чиито локомотивни машинисти са най-потърпевшите от безразсъдността на водачите на автомобили. Показателен в това отношение е най-пресният пример край Септември, където заради пресичането при спуснати бариери на микробус загина една жена. Около час младежи - доброволци от Българската асоциация на пострадалите от катастрофи заедно с председателят й Владимир Тодоров раздаваха листовки с правилата за безопасно пресичане на прелезите на шофьорите на преминаващите автомобили.

Да не спреш на жп прелез с включена сигнализация е все едно да преминеш на червен светофар, коментира зам.-министър Гинев пред журналисти, които отразяваха инициативата. По думите му нарушаването на правилата и в двата случая може да се окаже фатално. Като пример посочи световната статистика. Според нея всеки ден в Европа един човек загива на тези места. Затова призова шофьорите да спазват правилата на движение, за да не се стига до трагичните инциденти.

До този момента по националната жп инфраструктура има 19 прелеза с видео наблюдение, а през настоящата година те ще се увеличат с още 10,

На стр. 5

ВЪЛШЕБНО ПЪТЕШЕСТВИЕ С ПАРЕН ЛОКОМОТИВ

На Международния ден на детето „Холдинг БДЖ“ ЕАД спази традицията си да осигури различни безплатни пътувания за много деца в страната. Компанията подари на 72 деца в неравностойно положение от София и Горна Малина едно незабравимо преживяване с парен локомотив, с участието на клоуни, принцеси и приказни герои, с много подаръци, лакомства и изненади. Инициативата беше осъществена със съдействието на Дирекция „Социални дейности“ към Столична община, кмета и администрацията на община Горна Малина.

В атракционния влак за втора година пътуваха 56 малки пътници от столичните Домове за деца, лишени от родителска грижа „П.Р. Славейков“, „Асен Златаров“, Дом за деца в кв. „Драгалевци“, както и 16 малчугани от социално слаби семейства от община Горна Малина.

В неделя специалният влак, композиран на първи перон на Централна гара София, очакваше своите малки пътници. Представители на ръководството на БДЖ ги посрещнаха и поздравиха по повод празника. „Скъпи деца, за мен е чест да ви приветствам в деня на вашия празник. Международният ден на детето е най-слънчевия, най-усмихнатия и жизнерадостен празник, защото е посветен на вас – децата“, обърна се към малчуганите Георги Георгиев, управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД от името на Християн Кръстев, изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. „Този ден носи трепетно вълнение и на всички нас, защото, за да изживее пълноценно живота си, всеки възрастен трябва да съхрани детското у себе си“,

На стр. 4

СРЪБСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

СЛЕД НАВОДНЕНИЯТА

Сръбските държавни железници (Željeznice Republike Srpske) апелираха към международната общност да подпомогне усилията им за възстановяване на жп инфраструктурата, разрушена от големите наводнения в страната. Те бяха предизвикани от значителните валежи, изсипали се в региона в края на май.

„Въпреки, че много наши служители изгубиха движима собственост, а домовете им пострадаха, те продължиха да се явяват на работа, за да съдействат за спасяването на жп линиите. Макар и да не е много голяма, нашата железница играе важна роля в икономиката на Сърбия. Не сме обаче в състояние самостоятелно и пълноценно да компенсираме всички нанесени щети. Затова молим нашите колеги от жп дружествата по целия свят да ни помогнат да възстановим нарушените жп комуникации колкото се може по-скоро" – заяви управителят на ZRS Драган Саванович.

Сръбските железници спешно се нуждаят от дървени и бетонни траверси, релси, баласт, транспортни средства, машини за възстановяване на насипи и от мащабен ремонт на контактната мрежа. Дружеството апелира да бъде подпомогнато и чрез доставки на IT-оборудване и мебели, тъй като много от офисите и гарите му пострадаха при потопа.

И Русия, и Европа експериментират в товарното движение

През настоящата година Източносибирската железница - дъщерна компания на националната жп компания на Русия „РЖД" – ще проведе няколко експериментални рейса със свръхтежки товарни композиции по Байкало-Амурската жп магистрала.

Първите от тях вече са осъществени. През април и май по трасето успешно са преминали композиции, натоварени с въглища, с тегло 7100 и 8000 т. Това е рекорд, тъй като досега по жп линията са пътували композиции с маса до 6300 т.

Междувременно в Европа се реализира проектът Marathon, насочен към повишаване на превозната способност и конкурентоспособността на жп транспорта. Един от начините, по който се правят опити да бъде постигнато това, е чрез увеличаване дължината на товарните влакове.

В рамките на Marathon през януари т. г. е проведен тест със състав с дължина 1500 м (70 товарни вагона), който е бил теглен от два електролокомотива BB37000 на компанията Alstom. На 12 април успешно е изпитан втори подобен влак, но вече с дължина 1524 м (най-дългият, формиран досега в Западна Европа). Той е включвал 72 германски товарни вагона и два електролокомотива EURO 4000 на фирмата Vossloh España. С брутната си маса от 4020 т. съставът е извършил курс между гарите във френските градове Сибелин и Ним, като по маршрута е развил максимална скорост от 100 км/ч. По време на експеримента е била изпробвана система за дистанционно управление. Тя е разработена от Vossloh и позволява надеждно управление на тягата и спирането на всички единици от състава. Включва антени за предаване на данни, управляващи устройства и пулт, с който машинистът работи.

Глобиха полския жп оператор заради „адски" влак

Управлението на железопътния транспорт на Полша (Urząd Transportu Kolejowego) глоби националната компания за междуселищни пътнически превози PKP Intercity заради нарушения на правата на пътниците. Размерът на санкцията може да достигне до 2 процента от годишния доход на компанията, но не повече от 27 млн. злоти (около 9 млн. евро).

Мярката бе наложена след като в управлението на полския жп транспорт постъпиха многобройни жалби от пасажери, пътували с междуградските бързи влакове EIC „Jantar" по маршрута Варшава-Гелем (продължителност на рейса 7 часа и половина). В тях пътниците се оплакват, че климатичната система редовно не работи, в тоалетните често няма вода, също така много от прозорците на вагоните не се отварят.

От Urząd Transportu Kolejowego са констатирали, че проблемите са вследствие от лошото стопанисване на композициите от страна на PKP Intercity. От пътническия оператор са заявили, че ще си вземат поука и занапред ще гарантират на клиентите си по-високо качество на обслужването.

Hyundai Rotem ще осигури високоскоростни влакове за Зимната олимпиада през 2018 г.

Южнокорейският национален жп оператор Korail поръча на местния производител на подвижен състав Hyundai Rotem серия от 15 скоростни влака. Договорът по сделката възлиза на 494 млрд. южнокорейски вона (353 млн. евро).

Композициите са предназначени за новата 120-километрова високоскоростна железопътна линия WonGang. Тя трябва да свърже градовете Уонджу - Каннин (Гангнънг) и на практика да осигури бърза и надеждна жп комуникация между източната и западната част на страната. Планирано е да бъде открита в края на 2017 г., специално за XXIII-те зимни олимпийски игри. Пускането ѝ в експлоатация ще изпревари с няколко месеца началото на Зимната олимпиада, която ще се проведе в южнокорейския град Пхьончхан от 9 до 25 февруари 2018 г.

Маршрутът на трасето ще минава през Сеул, международното летище в Инчон (близо до столицата на Южна Корея) и олимпийското село в Пхьончхан. Новите експреси ще бъдат използвани за превоз на туристите, които ще посетят страната, за да наблюдават спортните съревнования.

Високоскоростните влакове ще се състоят от десет вагона. Ще имат дължина по 201 м, тегло - 406 тона, а максималната им скорост ще достига 300 км/ч. Производството на серията е предвидено да се осъществи в завода на Hyundai Rotem в Чангвон.

Лондонската метро линия „Пикадили" ще се автоматизира

До средата на 2020 г. е планирано линия „Пикадили" на лондонското метро да бъде модернизирана и напълно автоматизирана. В рамките на програмата се предвижда стандартните мотриси, управлявани от машинист, да бъдат заменени с влакове от ново поколение, които ще се управляват от компютър. Подобни проекти вече са осъществени в метрото на Париж и Будапеща.

Инициативата обаче не се приема еднозначно. Според критиците ѝ предвидената система за автоматично управление на британските метро състави няма да е толкова добре организирана, колкото тази във Франция. Освен това те обръщат внимание и на факта, че такава програма заплашва да се стигне до съкращаване на 950 души от персонала на метрополитена на британската столица.

„Пикадили" е втората по дължина (71 км) и четвъртата най-натоварена линия на лондонската метро мрежа (годишно по нея се превозват над 210 млн. пътници). Тя свързва северните и западните части на столицата, като осигурява достъп до най-посещаваните туристически забележителности.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ГАФ С ПОСЛЕДСТВИЯ ЗА МИЛИОНИ

В края на май световните медии разпространиха една колкото шокираща, толкова и куриозна новина. А именно, че държавните железници на Франция (SNCF) са поръчали 341 нови влака за 15 млрд. евро, които се оказват по-широки от пероните по коловозите на повечето гари в страната. Поради това, че производството на заявената мащабна серия вече е в доста напреднала фаза, промени в конструкцията им няма как да бъдат направени. За да не се бракува този колосален и скъп жп състав, остава единствено възможността грешката да бъде поправена чрез мащабна реконструкция на гаровите комплекси, в които композициите не могат да влизат. „Удоволствие", чиято реализация ще струва на френските железници допълнителни между 50 и 80 млн. евро.

Заявените нови влакове са по-широки от пероните на 1300 френски гари и ще могат да ги обслужват едва след тяхната реконструкция

Колосалният гаф е станал, защото френските железници са заявили влаковите композиции на базата на некоректни данни, предоставени от компанията, отговаряща за управлението и поддръжката на жп инфраструктурата в страната RFF. Служители на последната измерили перони, изградени преди по-малко от 30 години, пренебрегвайки факта, че жп платформите на много от регионалните гари, които съставите трябва да обслужват, са били построени преди повече от 50 години. Тогава влаковете са били по-тесни и съответно мястото, предвидено за тях по жп спирките, също по-ограничено. Подадените размери са приети от експертите на SNCF без допълнителна проверка и предоставени на производителите. На тази база те изготвят техническите спецификации на избраните модели състави, поръчките биват утвърдени и започва производствения процес.

Първи за трагикомичния проблем съобщи френският сатиричен седмичник „Le Canard Enchaine". Впоследствие новината бе подхваната и доразвита и от останалите медии, което предизвика голям обществен резонанс. Националните социални мрежи бяха залети от яростни и шеговити коментари за грандиозния гаф. Развихри се и политически скандал. Лидерът на Френската социалистическа партия Жан-Кристоф Камбаделис призова ръководителите на RFF и SNCF - Жак Рапопорт и Гийом Пепи да подадат оставки. Такива не последваха, но на фона на общото дюдюкане на управите на двете държавни компании се наложи да признаят конфуза и да излязат с обяснения.

От националния жп оператор обявиха, че по погрешно подадените спецификации ще бъдат произведени над 2000 нови пътнически вагона. С тях ще се направят 341 модерни пътнически електросъстава тип Regio 2N (159 двуетажни влака) и тип Regiolis (182 композиции), поръчани съответно на канадския консорциум Bombardier и на френския Alstom. С това огромно количество съвременни експреси с повишено ниво на комфорт и по-голяма вместимост компанията разчита да промени облика на регионалните жп превози в страната. Тъй като е предвидено експлоатацията им да започне в края на 2016 г., производството им вече тече с пълна сила.

Френските железници са поръчали 159 двуетажни електрички Bombardier Regio 2N (максимална скорост 160-200 км/ч, дължина – 80,9 или 135,4 м, вагони - 6,7,8 или 10, брой пътници – между 350 и 770)

При това положение възможностите за внасяне на изменения в габаритите на поръчания жп флот отдавна са пропуснати. Ако грешката е била открита по-рано е съществувала опция размерите на поне част от композициите да се коригират. Ала и от RFF, и от SNCF, признават, че са констатирали проблема „малко късно" и обявиха, че поемат отговорността за него. Сега решаването му е възможно единствено чрез реконструиране и разширяване на пероните на всичките около 1300 гари в цяла Франция, които са твърде тесни за новите влакове.

Преустройствата и ремонтите на гаровите комплекси вече са започнали. Не се съобщава обаче кога ще приключат, тъй като нуждаещите се от преконфигуриране обекти не са никак малко. Специалистите очакват, че задачата ще отнеме доста време и ще е много скъпа. Прогнозите са, че разходите ще надхвърлят между 50 и 80 милиона евро, като е много вероятно дори да надскочат значително официалните разчети.

Въпреки това от ръководството на SNCF продължават да се опитват да убеждават обществеността, че случилото се все пак е малка беда. Оттам напомнят, че повечето жп гари в страната могат без проблем да приемат новите пътнически композиции. Напомнят и, че в началото на 80-те години на миналия век много жп спирки също са били подложени за преустройство, за да могат да се обслужват от влизащите в експлоатация и свръхмодерни за времето си високоскоростни влакове TGV.

Въпросните опити за замазване на гафа обаче повече дразнят французите, провокират негативни реакции и задаването на куп неудобни въпроси. Местните медии се интересуват кой ще плаща солената цена на реконструкциите, дали заради тях няма да поскъпнат билетите и има ли опасност случващото се да забави влизането в строя на поръчаните експреси. Обикновено при изпълнението на подобни проекти значителна част от финансирането идва от местните бюджети, но този път регионите отказват да носят отговорност за чужди пропуски. „Нямаме намерение да платим дори евроцент за тези ремонти", категоричен е председателят на Асоциацията на френските региони Ален Русе. Но от RFF побързаха да успокоят духовете, като заявиха, че допълнителните разходи ще се покрият от настоящия бюджет на компанията. По сегашните разчети, реконструкциите ще погълнат около 1 процент от годишния капитал на дружеството за модернизация и ремонт. От SNCF пък заявиха, че грешката твърдо няма да окаже влияние върху цените на превозните документи в жп транспорта, нито ще забави въвеждането в експлоатация на съставите Regiolis и Regio 2N.

Транспортният министър на Франция Фредерик Кувийе обвини „абсурдната жп система" за случилото се. Той коментира, че възникналият проблем е резултат от решение на предишно правителство, с което през 1997 г. железниците претърпяха трансформация. Бяха обособени две компании, едната от които пое отговорност за инфраструктурата (RFF), а другата – за подвижния състав и превозите (SNCF). То бе взето, за да се покрият изискванията на Европейския съюз – превозвачите и операторите да бъдат отделни дружества с цел жп системите в Общността и отделните държави-членки да бъдат по-либерални. „Така се случва, когато железопътната компания е разделена от тази, която експлоатира жп инфраструктурата", заяви той.

В този контекст сегашното френско правителство настоява за провеждане на нови реформи, които няма да противоречат на правилата на ЕС. От кабинета лансират идеята жп превозвачите и компаниите, поддържащи жп мрежата, формално да запазят своята самостоятелност, ала да се намират под шапката на една координираща организация. „Същността на предложението ни става ясна, когато се вгледате в сегашното плачевно състояние на железниците на Франция" - каза Кувийе. От SNCF и RFF категорично подкрепят плана.

Проектозаконът трябва да бъде внесен за обсъждане във френския парламент през този месец. Очаква се обаче да срещне силна съпротива от страна на опозицията. Ако все пак получи одобрение, заложените в него промени на статуквото ще влязат в сила от следващата година.

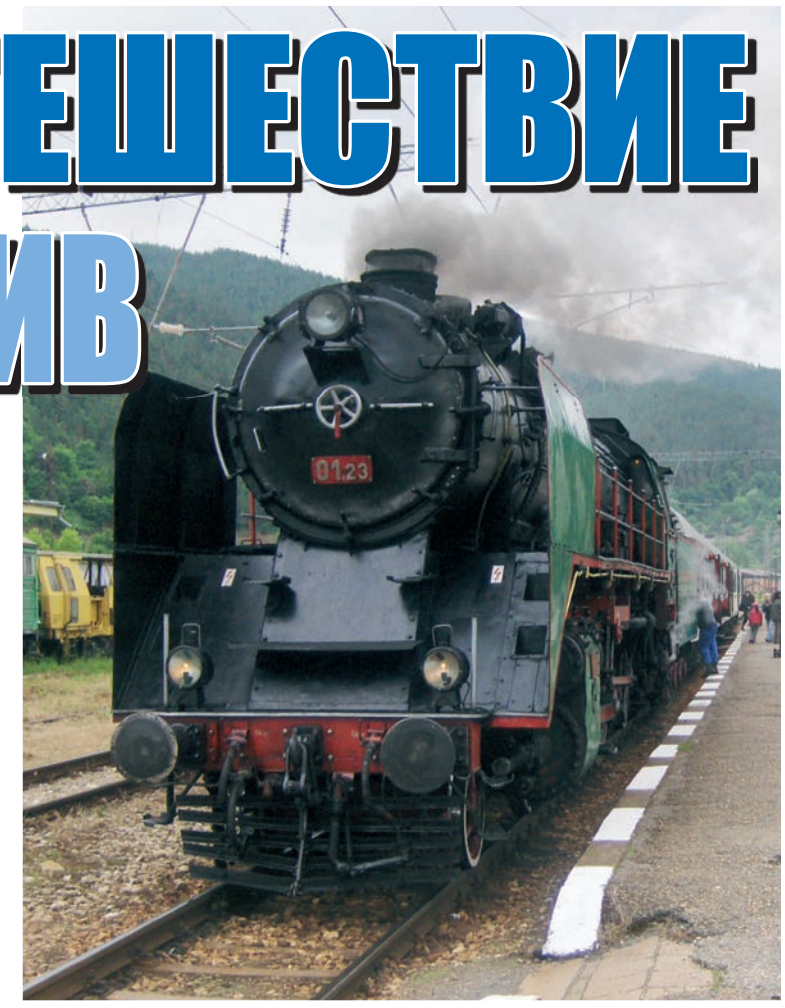
Ивайло ПАШОВ

Ремонтите на гарите ще погълнат между 50 и 80 млн. евро

С комфорта, повишената си пътническа вместимост и достъпност новите електросъстави на френските железници ще променят облика на регионалните жп превози в страната

Композициите Alstom Regiolis развиват до 160 км/ч, включват 3, 4 или 6 вагона и превозват съответно 160, 220 или 330 пасажери. Според конфигурацията дължината им е 56, 72 или 110 м.

ВЪЛШЕБНО ПЪТЕШЕСТВИЕ С ПАРЕН ЛОКОМОТИВ



От стр. 1
добави още Георгиев, пожелавайки радостта, светлината и усмивките в празничния юнски ден да изпълват всеки миг от детството им.

Влакът пътува по маршрут София – Своге – София. В него ръководството на националния железопътен превозвач изненада своите малки гости с различни подаръци. Нито един от малките пътници на атракционната композиция не остана без балон, шапка и тениска с логото на БДЖ, както и торбичка с лакомства. Не бяха забравени и принцесите, клоуните и много любими куклени герои – Лиско, Мишлето, Патето и Папагала, които много бързо очароваха палавите пътници.

В Своге някои от тях слязоха от влака и с любопитство наблюдаваха как се извършва маневра с парен локомотив. По-късно, когато композицията отново спря на гарата в София, Вилма Начева, педагогически съветник от СОУ „Христо Ботев" в Горна Малина, специално благодари на ръководството на БДЖ за този незабравим ден, за фантастичното пътешествие, превърнало се във вълшебство за нейните възпитаници. Те нямаше да успеят да го преживеят, ако не беше тази инициатива на БДЖ. Защото това са деца от социално слаби семейства, с твърде ограничени финансови възможности. Но за сметка на това - с доказани качества и отличен успех в училище, които заслужават обич, топлота и грижи. Децата бяха много доволни от всичко, което ги заобикаляше и дори най-незначителните детайли им правеха огромно впечатление. Затова Вилма Начева не забрави да подчертае, че ще бъде много хубаво ако има възможност тази инициатива да продължи и за в бъдеще.

Третокласникът Лилян от Горна Малина бе най-силно поразен от ескалаторите на централната гара, а за осемгодишната Анелия, която мечтае да стане дизайнер, преди всичко я привлякоха клоуните и принцесите. Шестгодишната Никол, която за пръв път пътуваше с влак, пожела на българските деца да са живи, здрави и да имат късмет. Тя сподели, че най-незабравимото й изживяване е било докато се е снимала на гарата пред влака заедно с приятелите си. Моника, на 5 години и половина, също благодари на чичковците и леличките от БДЖ: „Много хубав празник във влака. Щастлива съм, че ни забавлявахте", сподели детето. Отделно честити на връстниците си 1 юни.

Няколко дена преди това националният жп превозвач подкрепи други 65 млади творци, участници в третото издание на Фестивала за детско медийно изкуство „Арлекин", който се проведе от 30 май до 1 юни във Варна. Пътуването им до черноморската ни столица също беше подарено от жп компанията по случай Деня на детето. За тяхното удобство и комфорт бе осигурен специален допълнителен вагон към композицията на сутрешния бърз влак София – Варна. След края на фестивала в обратна посока младежите отново бяха превозени за сметка на „Холдинг БДЖ" ЕАД тъй като принципната позиция е да се подпомагат всички инициативи, откриващи възможност пред българските деца да разгърнат своя творчески потенциал и умения.

Отделно, както беше съобщено в бр. 18 на в. „Железничар" , по утвърдена вече от години традиция, на 1 юни между столицата и Банкя, локомотив от серия 01.23 бе включен към композициите на четири влака, които се движеха в обедните и в следобедните часове. И в тях малките пътници се качваха без да си купуват билет като ползваха и други отстъпки, направени от компанията.

Конкурс и в Габрово

На 1 юни от 10:00 ч. пред сградата на железопътна гара Габрово се проведе финалът на конкурса за детска рисунка на тема „Нарисувай габровския влак", организиран от любители на железопътния транспорт в града. Поводът пак беше Международния ден на детето, а за организацията отново съдейства „Холдинг БДЖ" ЕАД. Така се даде възможност на най-малките пътници на националния железопътен превозвач от региона да покажат своя талант в областта на изобразителното изкуство. Единственото изискване, с което младите художници трябваше да се съобразят, беше творбите им да са на железопътна тематика, независимо от стила и формата на рисуване, както и от използваните техника и материали.

В конкурса „Нарисувай габровския влак" участваха над 90 художествени произведения, като най-сполучливите рисунки се отличиха от петчленно жури, председателствано от габровски художник. Участниците в конкурса бяха разделени в две възрастови групи. Първата, обхващаше деца на възраст до 7 години, а втората – деца от 8 до 12 години.

„Холдинг БДЖ" ЕАД осигури наградите за най-добрите, класирани на първите три места във всяка една от двете възрастови групи. Наградените малчугани, спечелили първо, второ и трето място, получиха безплатни билети за пътуване с влак за цялото семейство по избрана от тях дестинация, шапки и тениски с логото на БДЖ, както и торбички с различни лакомства. На победителите в конкурса се раздадоха и играчки от естествени материали, книжки за оцветяване и др., осигурени от любители на железопътния транспорт в Габрово.

Творбите на участниците в творческото състезание бяха изложени в просторната чакалня на габровската гара, която отскоро е с обновена визия. Там посетителите можеха да намерят и информация за развитието на железопътния транспорт в Централна България, забележителностите в региона, своеобразна „пътуваща" библиотека с абсолютно свободен достъп.

От „Холдинг БДЖ" ЕАД съобщават, че винаги приветстват подобни инициативи, чрез които се дава възможност на младите хора да разгърнат широко творческия си потенциал и умения.

Върху паважа пред Централна гара отново оживяха детски рисунки

Пред ретро локомотива на първи перон на Централна гара София, децата на служители от НКЖИ рисуваха въображаеми прелези, влакчета и още куп невероятни картини, плод на богатото им въображение. С творчеството си върху паважа малките художници за трета година участваха в конкурса за детска рисунка на тема: „Пресичай внимателно прелезите!", организиран по случай Международния ден за повишаване на безопасността при преминаване през жп прелези, отбелязван и от железопътния, и от автомобилния сектор в повече от 45 страни в света.

След като поздрави ентусиазираните творци и техните родители, инж. Неделчо Спасов, ръководител-инспекция „Безопасност на превозите", обясни идеята на инициативата и колко важно е да се познават и спазват още от ранна детска възраст правилата за движение. По-късно, след като приключиха с творчеството си, малчуганите получиха грамоти за участието си и много лакомства. Накрая те си направиха снимки с част от униформа на дежурен ръководител, които ще им останат незабравим спомен от тяхното участие в конкурса.

СУПУР Е НОВАТА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА НА НКЖИ

Внедряването й ще приключи в края на август следващата година

В Национална компания „Железопътна инфраструктура“ след 20 август 2015 г. вече ще работи нова информационна система СУПУР. Идеята на проекта, представен преди седмица, е след внедряването му да се усъвършенства както планирането, така и управлението на ресурсите. За 17 месеца обединението АДНЕС, в което влизат с 49 процента участие чешката IT компания Ness и с 51 процента българската „Адвен“, ще изготви детайлна концепция, ще инсталира и конфигурира системата.

В НКЖИ обясняват, че Ness е глобален доставчик на IT и бизнес услуги. Специализиран е в софтуерната сфера, системна интеграция, развитието на приложения, консултиране и дистрибуция. Компанията доставя решенията и услугите си чрез глобален модел, който гарантира гъвкавост и ефективност. В нея работят около 7000 души, които обслужват клиенти в повече от 20 страни. „Адвен“ ЕООД е европейска компания в областта на информационните технологии, консултациите и управлението на бизнес процесите. Специализирана е в представянето на услуги в сферата на описанието, оптимизацията, преструктурирането и контролирането на бизнес процесите в предприятията, както и във внедряването на съвременни ERP решения. Тя е и дългогодишен член на партньорската мрежа SAP. Според оценките, получавани досега, предлаганите от компетентния й екип решения са комбинация от най-съвременните методологии в областта на анализа и оптимизирането на работата на администрацията и фирмите. По информация на Стилиян Илиев, управител на „Адвен“, двете фирми си партнират от 2009 г., а проектът е сериозно предизвикателство както за изпълнителя, така и за възложителя, защото решението в него е от най-висок клас. Той дава възможност да се резервират стратегически данни и приложения.

Проектът “Проектиране и внедряване на интегрирана система за планиране и управление на ресурсите (СПУР)“, който вече стартира в НКЖИ, ще се тества в реална експлоатационна среда. „Финансиран е от ОП “Транспорт” по приоритетна ос 5 “Техническа помощ”. Общата му стойност е 8 638 808 лв. (без ДДС), или 10 366 569,6 лв. с ДДС. Според Николета Стоянова, директор на дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“ в компанията, въвеждането на системата на SAP ще позволи по-добре да се управляват многобройните активи на НКЖИ, както и различните бизнес процеси в организацията, която има 11 поделения в цялата страна. В процеса на изграждане на концепцията има възможност да се прецени и сегашния начин на работа, както и съществуващите бизнес процеси, така че да се рационализират някои от тях чрез въвеждане на най-добрите международни практики и оптимизиране на цялата дейност. Това дава възможност на ръководството винаги да оперира с актуална и точна снимка за вземането на правилните и своевременни решения, добави Стоянова.

Ръководителят на проекта инж. Ерол Мустафов коментира, че главната цел е след като проектът окончателно бъде завършен, НКЖИ да разполага със система, обединяваща всички съществуващи досега бази данни, които ще бъдат събрани на едно място. Така хората от цялата страна, които работят в компанията, ще могат да ползват унифициран метод с една и съща база данни. Идеята на проекта, наречен още „единна версия на истината“, е да не се работи с информация, отпечатвана на хартия, или пък с допълнителни екселски таблици, а с една информационна система, уточни Мустафов. От него първоначално ще се възползват 400 души, които ще бъдат обучавани паралелно с внедряването. Но се предвижда по-късно техният брой да се увеличи, защото новата система ще обхване по-голяма част от дейностите НКЖИ - като финансовото планиране и контрол, управлението на проектите, счетоводството, човешките ресурси, документацията, активите, снабдяването, наличностите, аварийната и плановата поддръжка.

Очакваният резултат е постигане на подобрена рентабилност и заедно с нея подобряване на качеството на предоставяните услуги и проекти.

ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕТО НА ПРЕЛЕЗИТЕ...

От стр. 1

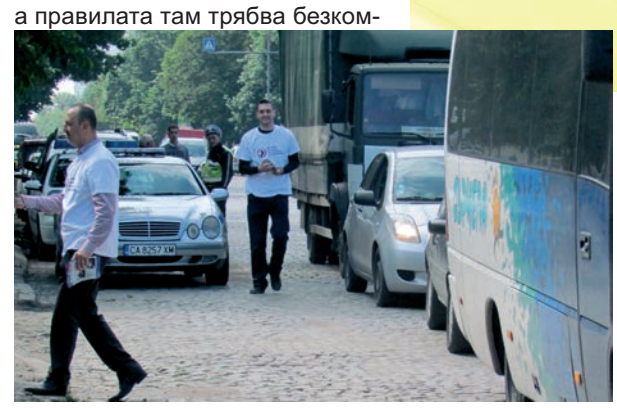
информира главният ревизор по безопасността в НКЖИ Бисер Минчев. Според него се следят всички новости не само в осигурителната техника, свързана с прелезите, но и останалите, засягащи сигурността. На високо ниво е осигурителната техника, която се влага в новите проекти, финансирани от ОП „Транспорт”. По тези направления прелезите са напълно обезопасени, допълни Минчев.

Общо в страната те са 790. Ясно е, че всички изведнъж няма как да се обезопасят с видеонаблюдение, защото това изисква твърде много средства. Но ефектът от тях е безспорен, а за шофьорите е също толкова респектиращ, както камерите по пътищата. Приоритетно се избират най-натоварените и конфликтни, обобщи главният ревизор. Според него много от шофьорите, може би дори 90 процента от тях, не знаят какво означава бялата мигаща светлина. Той поясни, че когато има мигаща бяла лампа отдолу на триъгълника и не светят двете червени светлини, означава, че прелезът работи нормално и няма повреда по него. Тогава може да има преминаване. Но когато двете червени лампи светят, а изгасне бялата – то е забранено. Светлинната сигнализация предупреждава за спускането на бариерата и това е моментът за спиране, а не когато те паднат. По думите и на Бисер Минчев, и на Владимир Тодоров, докато не променим мисленето на водачите, още много инциденти на жп прелезите ще се случват.

Анализът на черната статистика от последните пет години показва, че само за първите пет месеца на 2014 г. броят на четиримата загинали на прелези е толкова колкото са убити през цялата 2009 и 2012 г. Всичко това е плод на все по-агресивното и недисциплинирано поведение на водачите. Затова и 3 май е обявен за Международен ден на безопасното преминаване през прелезите, под егидата на Световния съюз на железниците (UIC). Всяка от 45-те държави, в които той се отбелязва сама определя какви действия и инициативи да предприема. „Идеята обаче е на обществото да светне сигналната червена лампа, че става въпрос за една много конфликтна точка, която е еднакво опасна за всички, а правилата там трябва безкомпромисно да се спазват“, добави Владимир Тодоров.

Красимир Русинов: „Спирачният път на влака е няколко пъти по-дълъг от автомобилния“

Бисер Минчев (вляво) и Кирил Костадинов (вдясно), ръководител отдел безопасност БДЖ пътнически превози ЕАД



Парадоксалното е, че страната ни разполага с едни от най-добре оборудваните с обезопасителна техника жп прелези. И въпреки това е на едно от челните места по нарушения и произшествия на тях. Това говори за манталитета, транспортната култура и мислене на много от хората зад волана, чиято склонност към нарушаване на правилата за движение се наблюдава често и по пътищата, и по улиците на големите ни градове. Така че, ако обществото ни не обърне по-голямо внимание върху този момент и най-модерните технически средства трудно ще възпрат нарушителите. Потвърждава го и локомотивният машинист Красимир Русинов, който също участваше в инициативата. В своята практика той се е сблъскал с какви ли не драстични случаи. Преди години негов колега удря и откъсва ремаркето на спрял върху жп линията камион. За него обаче най-необяснимо остава, когато професионални шофьори пренебрегват грубо елементарните правила за движение. Не крие, че всеки ден се случват инциденти на прелези, макар и не толкова тежки като последните, но винаги криещи потенциални предпоставки за фатален финал.

Доброволци от Българската асоциация на пострадалите от катастрофи раздават листовки на шофьорите

Защото колкото опитен и с бързи реакции да е един локомотивен машинист, спирачният път на композицията, която управлява зад себе си е значително по-дълъг отколкото на автомобил и няма възможност моментално да спре, напомня Русинов. Обяснява, че за да е сигурен, че ще избегне катастрофа трябва около един километър по-рано да започне да намалява скоростта. В противен случай инцидентът ще бъде неизбежен. Красимир Русинов също се присъедини към призива на ръководствата на „Холдинг БДЖ” ЕАД и Национална компания „Железопътна инфраструктура” водачите на пътни превозни средства да спазват правилата за движение по пътищата, защото от собствения си опит знае - леки инциденти на железопътни прелези няма.

Страницата подготви:
Мая Димитрова

ТИПЪТ ХАРАКТЕР предразполага към определени заболявания

Отдавна е забелязано, че определени болести „обичат" хората с определен характер. Според някои специалисти, ако човек познава своя психологичен тип, може да се предпази по-успешно от различни здравословни проблеми.

ПАРАНОЕН ПСИХОТИП

Такива хора са работохолиците. Те притежават огромна енергия и могат да работят от сутрин до вечер. Храненето при тези хора обикновено е нездравословно – суха храна, ядене „между другото", вечеря късно през нощта. И ако на по-млада възраст инсултите и инфарктите не са толкова опасни, то проблемите със стомашно-чревния тракт са често срещани (язва, колит, гастрит).

В по-напреднала възраст тези хора често страдат от атеросклероза на съдовете на главния мозък (свързана с риска от инсулти) и исхемична болест на сърцето (водеща до инфаркти) поради неправилното си хранене, т.е. прекомерната употреба на месо, захар, сол, подправки и тестени изделия.

ЕПИЛЕПТОИДЕН ТИП

Това е най-разпространеният сред мъжете психотип. Такъв мъж е надежден, грижовен, обича дома и семейството и въпреки обичайната си сдържаност често е склонен към изблици на злоба, гняв и упреци по адрес на близките. Той постоянно е натоварен с различни дела и лични преживявания, а това увеличава риска от ранна хипертония и исхемична болест на сърцето, съответно - от инсулт и инфаркт.

Този тип хора не се грижат добре за здравето си и търсят лекар при конкретен проблем или под чужд натиск. Те не са фенове на физическите натоварвания. Хранят се редовно, 3-4 пъти дневно, изяждайки всичко. Затова като правило нямат стомашно-чревни проблеми.

ХИСТЕРОИДЕН ТИП

Тези хора обичат крайните емоции – при тях разстоянието от плача до смеха е кратко. Повече от плача те обичат само почивката. Тогава забравят за работата си и за всичките си задължения. На тях им прилага нощния живот. Такива хора се хранят набързо, най-често със суха, пикантна или пържена храна. За този тип са характерни заболявания, свързани със стомашно-чревния тракт, сърдечно-съдовата система, захарен диабет, проблеми със задстомашната жлеза, черния дроб, бъбреците и нервната система. Психиката на такива хора ги подтиква да използват всяка болест като вид демонстрация за това колко зле се чувстват, стараейки се да извлекат полза за себе си и така да получат удовлетворение от вниманието на другите.

ШИЗОИДЕН ТИП

Това е типът на "учените-сухари". Списъкът със заболяванията, характерни за него е дълъг: късогледство, астигматизъм, неправилна захапка, дюстабан, лоша кожа, слабост, вегетативносъдова дистония и т.н. Не са малко и техните телесни несъвършенства: плоски седалищни части, отпуснати гърди, прегърбеност, пръсти с удебелени стави. Тези хора не са капризни към храната и не обръщат особено внимание на нейния вкус. Често страдат от гастрит или колит. Предпочитат самотата. По-често те страдат от отпадналост, нарушения в съня, раздразнителност, главоболие и хипохондрична невроза.

ХИПЕРАКТИВЕН ТИП

Както подсказва и названието, те са най-често в приповдигнато настроение – весели, щастливи и безгрижни. Харчат парите си "през пръсти", бързо сменят приятели и партньори. Често спят или малко или твърде много. Сънят е дълбок, а хъркането често се появява още на млади години. Този тип хора обичат кулинарията и специалитетите, включително алкохолът - затова често страдат от гастрити и затлъстяване.

ЛИМОНАДА ОТ БЪЗ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

20 цвята добре разцъфнал бъз
2 л. вода
1 лимон, нарязан на парченца
сока на 2 лимона
3-4 с. л. мед

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Всички продукти се поставят в кана, разбъркват се и се оставят в хладилник за 24 часа. След това лимонадата се прецежда и е готова за консумация.

БЪЗ

Бъз (Sambucus) е род двусемеделни растения, включващ около 30 вида. Голяма част от тях виреят в умерения пояс на северното полукълбо, но има и такива, които се срещат в южното. Всички видове бъз са или храсти, или ниски дървета. У нас се срещат главно 3 вида: черен, червен бъз (Sambucus racemosa) и бъзак (наричан тревист бъз).

За нас от най-голяма полза е черния бъз (Sambucus nigra), който представлява храст или дърво, достигащо височина до 3 м високо, а в редките случаи до 8-10 м. Има силно развита коренова система, а бъзови плодове узряват в края на август или началото на септември.

Плодовете на черния бъз са цяла аптека за нашето здраве, стига да знаем как да ги прилагаме. Те са богати на антицианови съединения, които оказват голяма роля при неутрализирането на свободните радикали. Огромно е количеството на пектин и целулоза в бъза, като освен тях в него се съдържат много ценни минерали и микроелементи. Плодът на бъза е богат на витамин С, антиоксиданти и вещества с противовъзпалително действие.

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

Старо народно поверие гласи, че тъмните зрънца на бъза гонят болестите, което днес е доказано дори от съвременната наука и медицина. Бъзът е мощно средство срещу грип и помага на организма за по-бързото му възстановяване след простуда.

Билката има потогонно, слабително и диуретично действие, способства за понижаване на висока температура заради съдържащите се в нея гликозидни вещества. Използването на бъз помага за регулиране обмяната на веществата, което от своя страна е полезно за поддържането на тегло в нормални граници.

С бъзов чай от цветовете на черният бъз се правят инхалации при пресипнал глас и при възпаление на горните дихателни пътища. Традиционната медицина съветва чай от бъз да се прилага още при импотентност, хемороиди, възпаление на пикочните пътища, подагра, при високо кръвно налягане, възпаление на бъбреците и пикочния мехур, възпаление на простатата, уриниране, задух и затлъстяване.

От бъз може да се приготви мармалад или сладко, които притежават диуретичен и слабителен ефект и се прилагат успешно при неврози. За здраве и наслада на сетивата, може да си приготвите чай от цветовете на бъз. Той има прекрасен вкус и аромат и оказва тонизиращо действие.

ЛЕКОВИТИ РЕЦЕПТИ С ЧЕРЕН БЪЗ

СИРОП ОТ ЧЕРЕН БЪЗ

Плодът се измива добре, с вилица се отбират зърната от дръжките. След това се нарежда в стъклен съд (голям буркан) ред плод, посипва се със захар и така се редува плод със захар до напълване на съда, като се завършва със захар. Оставя се да престои три седмици, но да не е на пряка слънчева светлина. Прецежда се през гъста марля, като се внимава някое зрънце от плода да не попадне в прецедения сироп и да предизвика ферментация.

Полученият сироп се съхранява в тъмни шишета и се държи на хладно. Пие се по 1 с. л. преди ядене, а за деца – по 1 ч. л. Дозата се удвоява при грипна епидемия!

МАРМАЛАД ОТ ЧЕРЕН БЪЗ

Плодът се измива, пресова се, за да изтече сок, който да облее зърната. Вари се на умерен огън до сгъстяване и се насипва още горещ в бурканчета. Мармаладът се консумира по 1 ч. л. преди ядене.

ПО-УМНИТЕ ХОРА ПРЕДПОЧИТАТ КОТКИТЕ

Хората, които харесват кучета и тези, които предпочитат котките се различават като личности и това вече е доказано научно.

Денис Кастело и колегите й интервюирали 600 студента относно това кое животно предпочитат – куче или котка. Освен това анкетираните трябвало да кажат и какви точно качества ги привличат в даденото животно. Накрая студентите попълнили подробен психологически въпросник за определяне на личностните качества.

Оказало се, че любителите на кучета били много повече – 60%, докато приятелите на котките – едва 11%. В останалите 29% се разпределили онези, които еднакво обичали и котки и кучета, или не харесват нито едното, нито другото животно.

Почитателите на кучета признали, че най-много ценят приятелството на тези четириноги и способността им на другарско отношение. В котките се ценели привързаността и любовта, която възниква към стопаните. Тук трябва да се разбира, че говорейки за приятелство и привързаност от страна на котките и кучетата, човек проектира собствената си психология. Любителите на котки и кучета по нещо приличат на питомниците си. Тези, които имали куче се отличавали с общителност, енергичност, имали жив характер. Докато любителите на котки били по-затворени, интроверти, но и по-възприемчиви и впечатлителни.

Също така, хората, които предпочитат котки са по-малко конформисти и в по-малка степен се тревожили за общоприетите правила, като имат по-голяма готовност да ги пренебрегнат заради собствените си цели.

Може да се каже, че в характера на хората се отразяват общоприетите представи за поведението на кучетата и котките: първите са весели, а вторите – затворени, своенравни и капризни.

Най-интересният извод от проучването е, че любителите на котки превъзхождат интелектуално почитателите на кучетата.

СЛОН СИ НАПРАВИ „СЕЛФИ“

Социалните мрежи изобилстват от човешки „селфи“-та, но светът вече разполага с първата самоснимка на слон, пише в. „Дейли експрес“.

Първото в света слонско „селфи“ е направено от Латабе – 22-годишен обитател на сафари парка на Уест Мидландс, Великобритания. Слонът успял да се щракне, след като посетител на парка изпуснал айфона си и Латабе докоснал тъчскрийна му с хобот.

23-годишният Скот Бриърли изтървал мобилното си устройство, докато преминавал с автомобила си през зоната на слоновете. Служителят на сафари парка Анди Плъм му направил знак да не спира и по-късно лично отишъл да прибере айфона. Когато го върнал на Бриърли, собственикът бил

телефоните си, но досега не сме виждали подобно нещо. Много се гордеем с Латабе“, казва на свой ред служителят Анди Плъм.

Без смартфони в ирландските ресторанти

Активните потребители на смартфони и таблети все по-често се превръщат в „персона нон грата” в ресторантите в Дъблин.

Посетител, който продължително говори по телефона, или пък преглежда новините в интернет, може да получи забележка от страна на персонала. В редки случаи пристрастените към електронните устройства могат бъдат помолени да напуснат заведението.

Някои ресторантьори предлагат забраната на ползването на електронни устройства в ресторантите да се реши на законодателно равнище в Република Ирландия.

На база на резултатите от последните проучвания, психолози констатират, че мобилният телефон държи своя собственик в постоянно напрежение и го отвлича от храненето. В резултат, съдържанието на чиниите се поглъща наведнъж, което е вредно за здравето.

„БИРЕНА БИБЛИЯ“ ЩЕ ПОМАГА НА ГОСТИТЕ НА ОКТОБЕРФЕСТ

Двама германци публикуваха справочник, който ще намери място в раницата на всеки гост на прочутия Октоберфест. Книгата описва над 600 пивоварни в Мюнхен и околностите. Почти всички те предлагат бира и наденички срещу заплащане, така че книгата е идеалният гид за „ходене от кръчма на кръчма“.

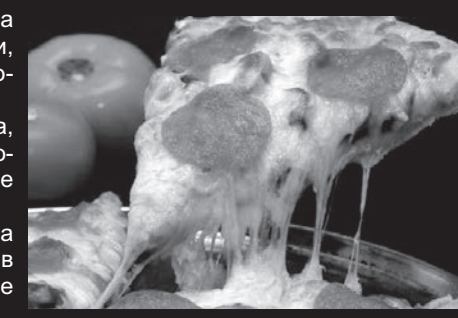
Германската провинция Бавария е водеща в света по брой пивоварни, много от които представляват просто кръчми с казан в ъгъла.

Авторите Бастиан Бьотнер и Маркус Раупах описват своя „Баварски бирен справочник“ като „бирена библия“. Книгата е написана на английски и немски език.

Двамата автори са работили с години, за да съберат информация за някои от най-затънтените пивоварни в южната германска провинция. Бьотнер и Раупах са проследили всеки отделен бизнес, включващ производството на бира.

На прочутия Октоберфест се предлагат само няколко от големите мюнхенски марки бира. За да вкусят „занаятчийските“ марки на Бавария, любителите на пивото ще трябва да попътуват из провинцията и да тестват редките бири на местата, където те се произвеждат.

КАКВО ЯДАТ В РАЗЛИЧНИТЕ СТРАНИ СЛЕД ЗАПОЙ



Какво ядат хората по различните държави, след като се напият, провери BuzzFeed.

Проучването показва, че най-често след алкохолен запой американците ядат пица.

В Китай залагат на шишчетата с месо, а в Канада - на пържените картофи.

В Мексико ядат традиционния такос с месо, който можете да срещнете в кухнята на цяла Латинска Америка.

В Бразилия похапват акараже, приготвено от обелен черноок боб, направен на топка и след това изпържен в палмово масло.

Ирландците смачкват варени картофи, нарязват в тях стар и пресен лук и заливат с разтопено масло.

В Турция най-популярната „drunk food“ е дюнерът. Италианците си падат по запечени хлебчета с месо, пържен лук и рукола.

В Иран обичайно се приготвя персийска пица, за която е характерно, че не се използва никакъв сос за тестото.

Японците след пиене си поръчват супа „Рамен“, кръстена на специалния вид фиде – рамен. Тя е със зеленчуци, различни подправки и сурово яйце.

Германците залагат на наденички с кетчуп и пържени картофи с майонеза, поръсени задължително с къри.

В ЯПОНИЯ СНИМАТ ПИЯНИТЕ, ЗА ДА СЕ ЗАСРАМЯТ

След тежък ден японците, подобно на всички други хора, искат да разпуснат. Все повече японци обаче разпускат с алкохол, губят мярката и заспиват по улиците.

Обезпокоени от подобни гледки, служителите на най-голямата верига барове в Япония започнаха кампанията „nomisugi“, което означава твърде пиян. Когато видят пиян човек да спи на улицата, около него залепват бяла лепенка и поставят логото на кампанията до спящия пияница. Целта е минувачите да снимат спящия човек и да публикуват снимката в социалните мрежи с хаштаг #nomisugi. По този начин пияният е публично засрамен, а това може да помогне за прекратяването на консумацията на прекомерно количество алкохол.

„Японците имат силно чувство за чест. Това е начин да ги засрамим, за да променят отношението си към алкохола“, казва говорителят на инициативата.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ” ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Оформление Милкана ИВАНОВА
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: „Военно издателство“ ЕООД ISSN 0861-0851

ДУБАЙСКОТО МЕТРО – между еуфорията и забраните

(Продължава от бр. 18)

В Дубайското метро се държи изключително много на отговорното поведение на пътниците. Контролните органи наказват всички вандалски прояви, правенето на боклук и дори причиняването на петна на територията на метрополитена. Пушенето, освен в специалните зони, оборудвани по станциите, също е табу. Не се допуска още продажбата и промотирането на каквито и да било стоки по метростанциите и влаковете, както и притежанието, пренасянето и употребата на алкохол. Същото правило важи и за напитките, закупени от Duty Free на летището. Констатирането на тези простъпки се наказва с глоба от 200 дирхама (около 80 лв.). За нанесени повреди на интериора и устройства на спирките или влаковете тя е още по-висока - до 500 дирхама (около 200 лв.).

Гратисчийството и билетните спекулации се санкционират със същата строгост. Контрольорите са безкомпромисни към пътниците без билет, използването на невалидна или чужда лична транспортна карта. При установено ползване на подправен превозен документ глобата скача 2,5 пъти. Ето защо по-добре бъдете изрядни.

С оглед осигуряването на спокойствието и комфорта на пасажерите, в дубайската подземна железница не се разрешава слушането на силна музика. Ако по време на пътуването човек държи да се наслаждава на любимите си изпълнители и мелодии, препоръчваме да използва слушалки. В противен случай някой от спътниците му може да се оплаче на контрольора от силните звуци, чиято цена е раздялата със 100 дирхама (40 лв.). На територията метрото не се допуска транспортирането и на велосипед - отново, за да не се пречи на удобството и придвижването на останалите пътници. Излишно е да казваме, че разголените дрехи на дамите, също не се приемат.

Друго, което трябва да се избягва, са дремките по станциите и в мотрисите. Ако ви хванат да спите, предвидената глоба от 300 дирхама (120 лв.) бързо ще ви разсъни...

Хубаво е да имате предвид, че за автомобилен престой повече от 24 часа на паркинги, предназначени за клиенти на метрото, също са предвидени рестрикции. Когато колата остане там повече от денонощие, може да си я вземете единствено срещу 100 дирхама (40 лв.). За паркинг над 48 часа – глобата скача на 250 дирхама (100 лв.).

Най-строго в метрото се наказват задействането на внезапна спирачка, аварийното отваряне на врата, без да има нужда от това, както и подаването на лъжливи сигнали за тревога. След подобни актове провинилите се биват принуждавани да заплатят 2000 дирхама (близо 800 лв.).

Всички тези норми и правила са причина Дубайското метро да се прослави като най-комфортното и най-чистото в света.

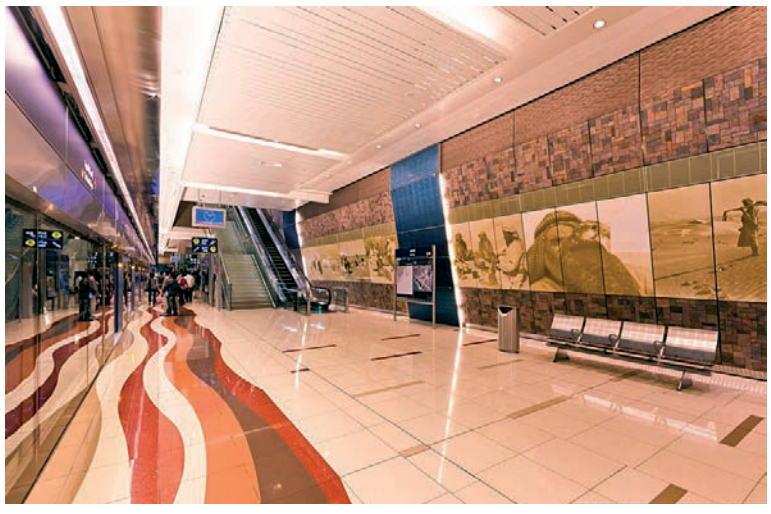
През 2012 г. Дубайското метро, с обща дължина на линиите 74,69 км, влезе в Книгата на рекордите Гинес като най-дългата подземна и надземна автоматизирана железница

По метростанциите на Дубай има предупреждения, че употребата на храни и напитки ще ви донесе глоба

Дремейки в метрото на Дубай рискувате да получите глоба

Първата линия на Дубайското метро е построена за рекордно кратко време (4 години) и струва 7,64 млрд. долара

Планирано е метрополитенът на Дубай да продължава да расте



Дубайските метростанции са шедьоври на архитектурното изкуство

Графитите и бездомниците в него са непознато явление. Редът, бляскавият интериор и уникалната архитектура, в съчетание с ниските цени на превоза, са го превърнали не само в предпочитан транспорт за много от живеещите и работещите в емирството, но и в уникална туристическа атракция. Тъй като по-голяма част от метро маршрутите са над земята, пътуването с мотрисите позволява да се видят основните забележителности в столицата на емирството. Спирките също са в близост до тях.

От откриването му на 9 септември 2009 г. до днес от услугите му са се възползвали над 330 млн. души. Броят на пътниците всяка година нараства. Според статистиката за 2013 г. общо те са се увеличили с над 26 процента спрямо предходната година. Чувствителният ръст е свидетелство, че то вече е неотменна част от ежедневието на местното население и гостите на емирството. Ето защо властите планират неговото разширение.

В момента метрополитена на Дубай има две линии – „Червена" (окончателно завършена през април 2010 г., с дължина 52,1 км и 29 станции) и „Зелена" (открита септември 2011 г., с дължина 22,5 км и 20 станции). Първата свързва районите Ал Рашидия и Джебел Али, а втората – Бур Дубай и Дейра. В зависимост от времето на деня, на всеки час по тях се превозват от 13 до 32 000 пътници. Амбицията е до 2020 г. и двете да бъдат разширени. „Червената" линия трябва да се разрасне двустранно, общо с 19 км. Тя ще стига до новото летище край столицата, а броят на станциите й бъде 41. „Зелената" ще „порасне" само едностранно с още 20,6 км и 11 спирки.

До 2020 г. е планирано изграждането на още две линии. „Виолетова" (с дължина 49 км), която ще свързва старото дубайско международно летище и новия столичен мегааеропорт „Ал Мактум". И „Синя" (47 км), която ще минава по крайбрежието на емирството.

Ивайло ПАШОВ

По-голяма част от линиите на метрото са надземни и от мотрисата се откриват чудни гледки