
МЕДИА МОНИТОРИНГ

10 февруари 2014 г.



Източник: dnesbg.com

Заглавие: Чавдар Георгиев, зам.-министър на МОСВ : “Брюксел ни дава 200 млн. евро за управление на отпадъците”

Линк: <http://www.dnesbg.com/goreshti-novini/tchavdar-georgiev-zam-ministar-na-mosv-bryuksel-ni-dava-200-mln-evro-za-upravlenie-na-otpadatsite.html>



Текст: Брюксел ни дава 200 млн. евро да управление на отпадъците през следващия програмен период от 2014 до 2020 г., а това ни задължава от тази година да въведем нови системи за разделно събиране на биоотпадъци, за което ще се вложат около 100 млн. евро. Това събщи във Велико Търново Чавдар Георгиев, заместник-министър на МОСВ. В петък той присъства на регионален семинар за прилагане на националната политика за управление на биоразградимите отпадъци, на който бяха представени най-добрите практики на Италия и Австрия.

България има ангажимент до 2016 г. да се сортират не по-малко от 25 % от разделното събиране на биоотпадъците, до 2020 г. те трябва да станат 50 %, а до 2025 г. – над 70 на сто, каза още Георгиев. За целта няма универсален начин, но вероятно ще има нов вид кафяви контейнери или пък ще се организира директно извозване от големите хотели, търговски обекти и ресторанти. Как това да стане, ще решат общините, които имат задължението по прилагане на новата политика за управление на биоотпадъците.

Според зам.-министъра има два начина за третиране на тази смет. При единия се получава компост за земеделието, а при втория – биогаз за промишлеността. Остатъкът от преработката пък може да се използва за настилки на пътища и за пръстяване. Вече има пилотни проекти по преработка на биоотпадъци. Първата инсталация бе открита преди дни в София, а в Габрово и Севлиево подготвят такива проекти.

За следващия програмен период от Брюксел очакваме инвестиции от 1,8 млрд. евро. за околната среда, коментира зам.-министърът. Парите не са достатъчни, но ще търсим допълнително финансиране от бюджета и публично-частното партньорство. За първи път тази година са заделени средства във фонда за регионално развитие и би могло през него частично да се финансират екологични проекти, поясни Георгиев.

Източник: dnes.bg

Заглавие: Закопчаха петима за кражба на метали в Перник

В групата участвали и двама непълнолетни

Линк: <http://www.dnes.bg/crime/2014/02/07/zakopchaha-petima-za-krajba-na-metali-v-pernik.215102>



Текст: Петима души са задържани за кражба на алуминиеви профили, съобщиха от полицията в Перник. Посегателството е станало на 27 януари тази година, когато чрез разбиване на входна врата те

проникнали в сградата на бившата Минноспасителна служба, откъдето били откраднати профилите. Полицаяте започнали разследване и следите повели към петчленна група от областния център. Уличени в кражбата са двама непълнолетни младежи, 25-годишният И.Ж. и криминално проявените и осъждани П.З. на 35 години и брат му В.З. на 34 години. Работата по започнатото досъдебно производство продължава.

Източник: trud.bg

Заглавие: Откраднаха гръмоотвод за скрап

Линк: <http://www.trud.bg/Article.asp?ArticleId=3196572>



Текст: Търсачите на желязо за вторични суровини посегнаха и на гръмоотвод. За подобна кражба от полицията в Сливен съобщават за първи път.

Сигнал за "изчезналата" мълниезащита е подаден на 6 февруари от собствениците на голям жилищен блок в кв."Сини камъни" в града. Неизвестните засега крадци се качили на покрива на жилищната сграда. Вероятно с технически средства са успели да вземат металния прът на гръмоотвода заедно с прикрепващите скоби към нея. Все още не е ясно дали са издърпали и жицата от арматурно желязо, която се спускала от покрива на блока и била заземена в ниското - казаха служителите на реда. "И без нея са изкарали доста килограми желязо за скрап" - коментираха още полицаи.

Гръмоотводът предпазва от мълнии и е задължително съоръжение, включително и за този тип жилищни сгради. На потърпевшите не им остава друго, освен да се надяват, че съседните блокове са с непокътнати мълниезащити. Комшийските гръмоотводи можело да поемат напрежението при евентуална буря и да предотвратят опасности, стига гладът на бедняците да не ги изпревари.

Източник: smolyanpress.net

Заглавие: Хванаха роми с половин тон скрап

Линк: <http://smolyanpress.net/?p=36432>



Текст: На 07.02.2014 г. около 15.30 ч. в с. Змеица, общ. Доспат, при извършена полицейска проверка на товарен автомобил „Мерцедес“, управляван от И. М. /42-годишен/ от с. Добровница, обл. Пазарджик и пътник Н. Р. /40-годишен/ от гр. Смолян, е установено, че двамата са изкупили и превозват 520 кг отпадно желязо, без съответния лиценз за извършване на търговска дейност с черни и цветни метали. И. М. и Н. Р. са задържани за срок до 24 часа в РУП – Девин. По случая е образувано бързо производство.

Източник: econ.bg

Заглавие: С 800 хил. лв. Велико Търново затваря две депа за отпадъци

Двете сметища е трябвало да бъдат закрити още през 2009 г.

Линк: http://econ.bg/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%BD%D0%B8/%D0%A1-800-%D1%85%D0%B8%D0%BB-%D0%BB%D0%B2-%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%BE-%D0%A2%D1%8A%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE-%D0%B7%D0%B0%D1%82%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8F-%D0%B4%D0%B2%D0%B5-%D0%B4%D0%B5%D0%BF%D0%B0-%D0%B7%D0%B0-%D0%BE%D1%82%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D1%8A%D1%86%D0%B8_.la_i.528256_at.1.html



Текст: 800 000 лв. ще бъдат инвестирани в ликвидиране на депата за битови отпадъци на Дебелец и Килифарево. Това се случва, след като Велико Търново спечели двата екологични проекта. Двете сметища са с обща площ от около 22 000 кв.м. е трябвало да бъдат закрити още през 2009 г. Депото в Дебелец обслужва 4037 души и вече е приело над 98 000 куб.м. твърди битови отпадъци. Това депо се намира на около 4000 м. от жилищата. Общата площ за рекултивация на съществуващото депо за битови отпадъци в Килифарево е 10 050 кв.м., и е разположено на около 2 км. от жилищната зона на града. Депото е обслужвало население от 3242 души от Килифарево и девет села в района. Община Велико Търново е подготвила и работни проекти за закриване и рекултивация на депото в село Шереметя, с които ще кандидатства за финансиране през 2014г., съобщава в . “Стандарт”. Припомняме на 15 януари Община Велико Търново подписа договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за изграждане на Регионална система за управление на отпадъците за регион Велико Търново. Стойността на проекта е 30,6 млн. лв.

Източник: society.actualno.com

Заглавие: Държавата ускорява закриването на незаконните сметища

Линк: http://society.actualno.com/Dyrjavata-uskorjava-zakrivaneto-na-nezakonnite-smetishta--news_14877.html



Текст: Държавата ускорява закриването на незаконните сметища. България все още не е дадена на съд от Европейската комисия заради опасните депа за отпадъци, успокояват от екоминистерството. Ако не бъде спряна обаче наказателната процедура, започната от Брюксел, страната ни ще плаща огромни глоби всеки ден, предаде БТВ.

Опасните незаконни депа трябваше да бъдат закрити още през 2009 г., а отпадъците да се извозват в регионални сметища, изградени по евростандарт. България обаче не е спазила ангажиментите си заради съдебни дела, обясняват от екоминистерството.

„Причината е, че един инвестиционен проект за изграждане на съоръжение, което отговаря на изискванията, е доста дълъг процес и минават 2-3 години от определяне на площадката до самото проектиране и изграждане”, обясни Светлана Божкова, държавен експерт в МОСВ.

От ведомството твърдят, че до средата на 2015 г. ще закрият старите сметища и ще изградят нови. До момента най-проблемни са процедурите за нови регионални депа в районите на Кюстендил, Благоевград, Провадия и Пазарджик. Тъй като новите площадки не са готови, общините изхвърлят боклука си в старите сметища, които са опасни за живота и здравето на хората. Близко до Ихтиман се намира едно от 113-те незаконни сметища, които държавата трябва да закрие. Когато държавата го закрие, боклукът ще трябва да бъде извозван в новото депо в Самоков. От общините се притесняват, че тогава транспортните разходи ще скочат и в някои райони може да се наложи да се променят и таксите за смет.

Източник: frognews.bg

Заглавие: Шефът на жп инфраструктурата: Съд за вандалите по ж.п. линиите, санкции на пунктове за метали

Линк:

http://frognews.bg/news_65240/Shefat_na_jp_infrastrukturata_Sad_za_vandalite_po_j_p liniite_sanktsii_na_punktove_za_metali/



Текст: Един от най-сериозните проблеми пред ДП НКЖИ са кражбите и вандалските посегателства на елементи от железопътната инфраструктура. За периода от 01.01.2013 г. до 10.01.2014 г. включително, в компанията са регистрирани 820 бр. посегателства на обща стойност 1 778 363 лв. Но само с преследването на извършителите на посегателствата, без да се санкционират и пунктовете, където се приемат такъв тип материали, цялостно решение за вандалщината няма да има. Това казва инж. Милчо Ламбрев, Генерален директор на ДП "Национална компания железопътна инфраструктура" - работодател №1 на България.

Интервю на Красен Бучков

- Г-н Ламбрев, Вие управлявате една от най-големите компании в България. Колко души са на ваше подчинение и как успяхте да запазите стабилността на НКЖИ след смяната на правителствата и министрите?

- Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е Работодател № 1 на България за пет поредни години от 2009 г. Към момента численият състав на НКЖИ е 11 926 човека.

Запазването на стабилността на Компанията се дължи главно на строгата финансова дисциплина и на плана за реструктуриране, който изготвихме и одобрихме в края на 2009 г., началото на 2010 г. Към момента НКЖИ е финансово стабилна компания, като успяхме да погасим 47 млн. лв. задължения към доставчици.

С гордост съобщавам, че се изплащат по график дължимите възнаграждения и надбавки на персонала. От миналата година въведохме бонусна система. Служителите ни получават и ваучери за храна в размер на 60 лева месечно. Осигурено е работно и униформено облекло, както и лични предпазни средства.

- Преди време имахте проблеми със синдикатите, свързани със съкращения в компанията. Решен ли е този въпрос в момента ?

- През изминалия период, откакто този мениджърски екип работи, се постигнаха много резултати. Един от тях е, че ние направихме реструктурирането на компанията и продължаваме да работим в тази посока. Постигнахме договорености със синдикатите, като на този етап има социален мир. Провеждаме ежемесечни срещи с синдикалистите, на които решаваме всички проблеми и вземаме общи решения. В момента водим преговори за нов колективен трудов договор. Надявам се, че с подписването му ще

запазим добрата социална среда в Компанията.

Действително, през 2010 година имахме критични моменти, но смятам че те са минало. Важното за нас, е че водим открит диалог със синдикалните ни партньори и търсим обратната връзка с нашия персонал. Финансовата обезпеченост и осигуряването на трудовите възнаграждения ни дава увереност и възможност да работим в спокойна среда и да продължим напред.

- Какви бяха отпуснатите средства по оперативна програма «Транспорт» за миналия период и какво се реализира с тях?

- ДП НКЖИ е един от основните бенефициенти на ОП „Транспорт“ 2007-2013 год. (ОПТ), неговата дейност е изцяло съобразена с националните и европейските цели за превръщането на железопътната инфраструктура във важен европейски възел.

Основните проекти, които предприятието реализира през последните години са в изпълнение на заложените в ОПТ. Същите освен, че са с национално и наднационално значение, са съфинансирани или планирани за съфинансиране от СКФ. Част от задължението на ДП НКЖИ е осигуряване на собствено съфинансиране за всички проекти, които генерират приходи, както и финансов ресурс за изплащане на ДДС. През 2013 г. беше въведен в редовна експлоатация железопътния участък Свиленград-турска граница. В процес на реализация са проектите: „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: Участък Първомай-Свиленград“; „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив“; „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас“; „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране в България – Пловдив“; „Рехабилитация на гарови комплекси - Централна гара София, гара Пазарджик и гара Бургас“.

В процес на подготовка са проектите: „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин - Септември“; „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по TEN-T мрежата“, вкл. София-Драгоман, София-Перник-Радомир, жп възел София и жп възел Бургас; „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска бяла“; „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията Пловдив-Бургас - Фаза 2“; „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България - Русе“.

Общата стойност на отпуснатите средства по ОПТ 2007-2013 е приблизително 890 млн. лв.

Чрез осъществяване на изброените инфраструктурни проекти предприятието все повече се доближава до осъществяване на визията за развитие на компанията ни, а именно: Стремеж към повишаване скоростите на движение, чрез привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с всички европейски изисквания с цел повишаване на транзитните товари през Р България и превръщането на железопътна инфраструктура във важен европейски възел.

- Какво се предвижда по новата оперативна програма за периода до 2020 г. ? Каква е програмата за рехабилитация и модернизация за 2014 г. ?

- В новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. са подадени за одобрение от ЕК, следните проекти: Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе-Варна; удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат-Синдел; модернизация на железопътната линия София – Септември, Фаза 2 на проекта за рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас; изграждане на интермодален терминал в Русе, както и реконструкция на гари и гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътните инфраструктурни проекти.

В програмата за 2014 г. сме си поставили високи цели, като вижданията ни за тяхното постигане са напълно оптимистични. Продължава активното изпълнение на проекти във фаза строителство, планираме поэтапно пускане в експлоатация на участъци от големите инвестиционни проекти.

Успоредно усилията са ни насочени и към нови проекти, които да бъдат стартирани през новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

- А в кои направления ще се вложат национални средства, които държавата е отпуснала на НКЖИ ?

- Стараем се средствата, които държавата ни отпуска, да ги вложим там, където са най-належащи. През настоящата година сме си поставили високи цели и тяхното постигане е напълно реалистично. Те включват както завършването и пускането в експлоатация на проекти в изпълнение, така и продължаването на работата по други проекти, чието приключване се предвижда за 2015 г. Не на последно място, продължава усилената работа по подготовка на проекти, чиято реализация ще бъде в периода 2015-2020 г.

И през тази година ще продължим изпълнението на плана за инвестициите за „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“, финансиран от Капиталови трансфери чрез Държавен бюджет.

Със средства от инфраструктурни такси ще бъде финансирано текущото поддържане на железния път и съоръженията към него.

Стартирахме няколко по-големи по обем и стойност обекти, които ще продължат да се изпълняват и през тази година. Това са: Възстановяване на проектна скорост в участъка София – Мездра път №2; Реконструкция на гара Мездра - гърловина страна Мездра изток; Механизиран ремонт в междугарие Плачковци – Кръстец; Механизирано подновяване в междугарие Кръстец – Радунци. През 2014 година започваме изпълнението на следните проекти: Ремонт на железния път в междугарието Захарна фабрика - Горна баня; Подновяване на железния път в междугарието Делян - Дяково; Ремонт на железния път и съоръженията към него в междугарието Пирдоп – Антон; Аварийно възстановяване на железния път в междугарието Разменна – Перник разпределителна; Аварийно укрепване и отводняване в междугарието Смядово – Комунари; Ремонт на коловозите и стрелките в гара Гурково. Предвидили сме ремонт на железопътни съоръжения, доставка на железопътна механизация и на железопътни материали за текущо поддържане на железния път.

Финансирането на проектите в частта „Сигнализация и телекомуникации“ ще бъде основно от Държавния бюджет. Най-важните са: Модернизация на 20 броя ръчни бариери с автоматични прелезни устройства; Модернизация на системите за сигнализация и телекомуникации в участъка София-Мездра. Освен това и рехабилитация на съоръженията и устройствата на осигурителната техника в железопътния участък Пирдоп – Карлово; рехабилитация на гарово осветление на жп гари с енергоспестяващи осветители. Ще изпълним и „Обезопасяване на 10 броя гари от тероризъм и вандализъм, чрез изграждане на видеонаблюдение“ - Благоевград, Дупница, Червен бряг, Враца, Карлово, Ямбол, Подуяне-пътническа, Перник, Карнобат и Пловдив. Предвидено е и изграждане на сигнално- охранителни системи /видеонаблюдение/ за опасната зона на 10 броя прелези. Предвидили сме и съоръжаване на гарите с компютърни централизации в жп възел Дупница. А също и ремонт на приеми здания и експлоатационни пунктове. В частта „Електроразпределение“ предвиждаме рехабилитация на 3 бр. тягови подстанции – Завет, Бов, Мездра, също подмяна на контактен проводник и носещо въже, както и внедряване на динамични компенсатори за реактивна енергия.

- Върви ли планът за преустройство и ремонт на ж.п. гарите? Каква ще е съдбата на Централна гара в София?

- В най-кратки срокове предстои да стартират работите по проект „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап“, предвидено е обектът да приключи до края на 2014 г. Рехабилитацията на гаров комплекс централна гара София се очаква да стартира през месец март, като в работната програма на изпълнителя е заложено работите по обекта да приключат до края на следващата година. На този етап можем да кажем, че в края на 2015 г. столицата ще има една съвременна централна жп гара. В инвестиционната програма на ДП НКЖИ за 2014 г. сме заложили изпълнението на частични ремонти на 9 гари, като през 2014 г. ще започне рехабилитация и модернизирание на гарите Нова Загора, Стара Загора и Шумен.

- Какви са насоките в работата за усъвършенстване на системата за телеуправление на ж.п. мрежата?

- Системите на осигурителната техника, телекомуникациите и нетяговото електроснабдяване са онзи елемент от жп инфраструктурата, който гарантира безопасността на превоза на пътници и товари. Това се постига с инсталирането на скъпо струващи съоръжения, изискващи висока степен на квалификация на персонала, който се грижи за тяхната безотказна работа.

Със затварянето на финансовия меморандум по ИСПА за проект „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив - Свиленград“, възниква въпросът за внедряване на GSM-R система (клетъчни подвижни мрежи от земната подвижна радиослужба за железопътни приложения, стандарт само за жп транспорта). GSM-R е елемент на оперативната съвместимост на железопътните системи в Европа. Изградена GSM-R централа в Пловдив, е с включен капацитет – 2000 абоната, с възможност за разширение покриваща всички нужди на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи за цялата железопътна мрежа на Р България. Изградена железопътна мрежа с действаща GSM-R комуникация има в жп участъка Пловдив – Ябълково.

Участъци с предстоящо изграждане на GSM-R комуникация по Оперативна програма „Транспорт“ са: Димитровград – Свиленград – турска граница; София – Пловдив; Пловдив – Дружба – Бургас.

- БДЖ имаше огромни задължения към НКЖИ. На какъв етап в момента е изплащането на този дълг?

- Задълженията на „Холдинг БДЖ“ и дружествата от групата към 31.12.2013 г. са 86 316 000 лв. Те се погасяват чрез изплащания и чрез протоколи за прихващане, относно взаимни вземания и задължения за извършени услуги, както и чрез подписани споразумения между страните за ефективното им погасяване в срок.

Към момента се работи и по етап 2 – дълг срещу собственост, т.е. придобиване на активи от страна на НКЖИ, срещу задължения на „Холдинг БДЖ“.

Покритите вземания на НКЖИ по първия етап към 31.12.2013 г. от „Холдинг БДЖ“ са 5 372 000 лв. и от БДЖ „Товарни превози“ - 17 418 000 лв.

Уверявам Ви, че всичко се извършва в срок и по план-бюджет.

- Завърши ли сагата с обвиненията към компанията за нарушения при изготвянето и възлагането на обществени поръчки и източване на пари? Какво показва и доказва одитният доклад ?

- До този момент никакъв документ официално не е обявил, че от Компанията са източвани пари чрез възлагане на обществени поръчки.

Окончателният вътрешен одитен доклад установи пропуски при администрирането на процедурите, като: неспазен срок за отговор на въпрос зададен по реда на чл. 29 от ЗОП; непълно досие на обществена поръчка; неприложени екземпляри от жалби, както и определени решения на контролните органи.

Не са установени нарушения по съществото на процедурите допуснати от комисиите по разглеждане и класиране, които са се отразили на крайния резултат.

Този факт се установява и от големия брой жалби срещу актове на възложителя, които са отхвърлени от КЗК, като неоснователни, а в последствие решенията са потвърдени и от ВАС.

- Казахте, че кражбите на ж.п. елементи е терористичен акт. Какво ще предприемете вие в компанията и какво трябва да направи държавата, за да се спре това отвратително явление ?

- Един от най-сериозните проблеми пред ДП НКЖИ са кражбите и вандалските посегателства на елементи от железопътната инфраструктура.

Крадат се действащи съоръжения от осигурителната и телекомуникационна техника, съоръженията за електрозахранване и енергетика /контактна мрежа/, железопътни релси, жп стрелки и части за тях, скрепителни елементи, т.е. всякакви метални и медни части, които могат да бъдат предадени на складовете за вторични суровини.

За периода от 01.01.2013 г. до 10.01.2014 г. включително, в компанията са регистрирани 820 бр. посегателства на обща стойност 1 778 363 лв.

По-голямата част от щетите /около 70%/ са причинени от кражби на различни видове кабели, проводници, трансформатори и др. съоръжения с високо съдържание на електролитна мед. Причината за това според нас се дължи, на значително по-високите изкупни цени на този вид метал.

Възможностите на Компанията за предотвратяване на посегателствата са ограничени, тъй като не разполагаме с необходимия човешки ресурс и правомощия. Разгънатата площ на жп инфраструктурата е над 6 000 км., поради което е невъзможно да бъде охранявана. Въпреки това НКЖИ непрекъснато работи и предприема мерки за ограничаване на посегателствата. Компанията е осигурила наблюдение на най-рисковите райони и обекти чрез физическа охрана, СОТ и системи за видеонаблюдение. През 2013 год. на жп гарите: Кулата, Мездра, Видин, Стара Загора, Свиленград, Горна Оряховица, Русе, Русе разпределителна, Шумен и Кардам са изградени и са въведени в експлоатация системи за видеонаблюдение като сигналът от тях е изведен в районните управления „Транспортна полиция“.

Предвидено е през настоящата година да се изгради видеонаблюдение на още 10 гарии с голям пътничкопоток.

Тежкото криминализиране на посегателствата срещу жп инфраструктурата ще е важна част от целия процес. Ако такова деяние бъде считано като терористичен акт, то би довело до тежки наказания, което е добра превенция върху всеки един, който има намерения да направи посегателство върху жп инфраструктурата.

Независимо дали е кражба на една подложка, метър кабел или сто метра, то наказанието трябва да е еднакво. Това е така, тъй като и най-минималната промяна в конструкцията на релсите или контактния проводник може да доведе до тежки последствия. А когато това е извършено умишлено и може да причини смърт или нараняване, то това може да се счита за терористичен акт.

Но само с преследването на извършителите на посегателствата, без да се санкционират и пунктовете, където се приемат такъв тип материали, цялостно решение за посегателствата няма да има.

Наложително е върху тези обекти да има по-стриктен контрол, най-вече за тяхната законност, защото в пунктовете, които работят законно едва ли се допуска приемането на материали от жп инфраструктурата.

- Кога ще стигаме за три часа с железница от София до Бургас?

- Трябва да бъде ясно, че това е свързано както с модернизиранието на жп линията София – Бургас, така и със закупуването на нов подвижен състав за БДЖ, който да може да поддържа необходимите скорости. До края на този програмен период на Оперативна програма „Транспорт“ ще завършим модернизацията на част от трасето Пловдив – Бургас. Това ще доведе до намаляване на времето на пътуване с 1 час и 10 минути (в момента средното времепътуване за отсечката е около 4 часа). Работим и по линията Септември – Пловдив, която също ще бъде завършена до края на 2015 г. Това ще доведе до намаляване на времето за пътуване с още 12 минути. (към момента времепътуването е 40 мин., след реализацията на проекта ще бъде 28 мин.)

За програмен период 2014-2020 инвестициите са насочени към завършване на направлението София-

Пловдив-Бургас, което включва реализацията на проектите: „Модернизация на железопътен участък София-Септември“ и „Рехабилитация на железопътен участък Пловдив-Бургас – Фаза 2“.

Генералният директор на НКЖИ инж. Милчо Ламбрев е бил началник отдел „Капитални ремонти“, директор Дирекция „Управление на собствеността и кадастър“, главен инженер Дирекция „Ремонт и поддържане железопътната инфраструктура“, ръководител Дирекция „Техническо осигуряване“, директор „Железопътна секция“. Член е на Националното сдружение на инженерите по железен път и Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране.

Източник: blitz.bg

Заглавие: **Джелезния век**

Линк: <http://www.blitz.bg/news/article/249382>



Текст: Ако преди 100 години в България е имало златен лев, днес трябва да въведем джелезен! Защото джелезото е най-таченият метал. Има го навсякъде, защото някакви идиоти го поставят къде ли не. И оставете всичко останало, ами дразнят хората с това джелезо. Това е все едно да хвърляш пари по улицата и да очакваш никой да не се наведе да ги вземе. Защото джелезото е пари. То расте по къщите на хората, по оградите, по шахтите на улицата. Джелезото е на този, който го вземе пръв. Джелезото е диво животно, за което ловният сезон е постоянно разрешен. Паметникът на оня... как му беше името... Левски... Също е джелезен. И ако оня не си пази джелезото, кой му е крив? Някъде да пише, че е негово?

Мостът в Любимец (виж новините от преди няколко дни) също е от джелезо. Тоест, мостът беше. Сега мост няма, но има джелезо. Някак мостът е еволюирал от един напълно обикновен мост в чиста джелезна валута. Джелезото е по релсите на влаковете. Там расте в особено обилни количества. Само ти трябва технология за извличането на релсите. Извличаш и богатееш. После, ако катастрофират влаковете – нищо. Те също са от джелезо.

Джелезото е по кабелите. Някак щуравото джелезо се е намъкнало вътре в кабелите и трябва да се белят, преди да се стигне до джелезото, ама ако си умятен и работлив, това не е проблем.

Джелезото е ничие. Джелезото е като въздуха и водата. Като бездомно куче, изоставено пред гастроном. Като остатъчния ток. Този немил-недраг ток, дето се щура по жиците и не може да си намери собственик.

Последното джелезо е по гробищата. Има там едни джелезни огради, а тези на гробището са умрели и не оказват съпротива (ако не вярваш, виж гробището на град Хисар).

Ако все пак ни пука за джелезото, е крайно време да вземат мерки. Ами ако цялото джелезо на републиката се застрахова? Или да се вземат едни пари от чужбина и да се проведат просветни курсове на тема "Как джелезото да се пази само"? Разбира се, с подобаващата рекламна кампания, която да струва поне 10 милиона лева, за да може някой да вземе пари.

По-простите начини е да концентрираме джелезото в решетки по затворите. Защото джелезото разбира само от джелезо.

Но държавата ни не иска да преразпредели джелезото. Въпреки че джелезото расте на свобода, съдилищата определят брането на джелезо като кражба. Хубавото е, че кражбата е маловажна. Защото джелезото е на стойност под някакви левове. Тоест – няма значение. И крадецът или по-правилно – ловецът на джелезо, бива омаловажително осъден с глоба колкото... една релса джелезо.

По малките населени места има разни инатливи хора, които държат на собствеността си към джелезото. Въобразили са си, че джелезото по оградите и къщите им е тяхно. Хубавото е, че тези хора са бедни стари и немощни. Тоест, по правилата на джелезния век са тотални жертви. Но и за това има решение.

Решението също е джелезно. Достатъчно е да се разреши всеки да може да носи по един джелезен пистолет и тогава джелезото ще се пази само. Ако ви се вижда прекалено – то какво му е прекаленото? Че то колко джелезо има в един пицов? По представите на закона – някак маловажно.

Раздайте това джелезо на населението и ако европейската държава с най-много полицаи на глава на населението не може да спре кражбата на джелезо, то поне хората да могат да си защитят живота. Защото хората умират за едното джелезо. Но те винаги са умирали, така че и това е маловажно.