



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2001/22/Add.1
6 August 2001

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят пятая сессия, 16-18 октября 2001 года,
пункт 15 повестки дня)

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В РАЗЛИЧНЫХ ОБЛАСТЯХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Добавление 1

Передано правительствами Бельгии, Португалии и Швейцарии

* * *

БЕЛЬГИЯ

a) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

24 января 2001 года НОЖДБ заключило с регионом Брюссель (столица) соглашение по экологическим вопросам, предусматривающее поддержание контроля за уровнем шума, создаваемого железнодорожным транспортом, а также регулирование зашумленности.

b) Безопасность на железнодорожном транспорте

Для усиления контроля за скоростью составов в сети НОЖДБ было решено постепенно ввести в эксплуатацию как на традиционных, так и на иных железнодорожных линиях бортовую сигнальную систему взаимодействия ETCS (Европейскую систему управления движением поездов), позволяющую поддерживать непрерывный контроль за скоростью составов и соблюдением сигнализируемых ограничений.

В рамках отдела технического обслуживания инфраструктуры НОЖДБ функционирует рабочая группа, занимающаяся пересмотром вопроса о взаимодействии железнодорожной и автотранспортной сигнализации на пересечениях в одном уровне. Готовится конкретное предложение в целях ограничения случаев применения приспособлений типа DA-KBR, предназначенных для упорядочения движения после подачи сигнала тревоги на пересечении в одном уровне при прекращении движения через него на продолжительный срок и продолжения перевозки по визуальным ориентирам.

Эта рабочая группа рассмотрела также возможности сокращения числа подлежащих контролю пересечений в одном уровне, а также ситуаций, в которых сотрудник НОЖДБ обязан показывать сигнальный диск СЗ (запрещение проезда).

НОЖДБ были приняты меры по усилению безопасности в туннеле железнодорожного соединения Север-Юг.

В настоящее время НОЖДБ в рамках плана централизованного управления сигнализацией приступило к обновлению устаревших сигнальных устройств, а также линейного оборудования в целях повышения безопасности перевозок (например, вывод из эксплуатации стрелочных переходов с ручным управлением).

Для каждого объекта был определен коэффициент опасности в диапазоне от 1 до 4. По этому коэффициенту можно судить как о надежности объектов, так и о степени их

безопасности. Он позволяет получить более полное представление о состоянии имущества и о работах, требующихся для улучшения его состояния.

В контексте защиты контактных сетей и борьбы с актами вандализма был произведен учет зон риска, который позволил определить возможности корректировки соответствующего оборудования, требующейся для повышения безопасности объектов. Апробируется инструкция по использованию новых ограждений.

НОЖДБ также пересмотрит планы действий в чрезвычайных ситуациях на своих сортировочных станциях и станциях, используемых для транзитной перевозки опасных грузов. Их пересмотр будет произведен на основе рекомендаций, изложенных в пособии по планированию мероприятий в чрезвычайных ситуациях на сортировочных станциях железных дорог (подготовка этого пособия, составленного МСЖД в сотрудничестве с СЕЖД (Сообществом европейских железных дорог) по заказу Генерального директората по вопросам энергетики и транспорта, находится в стадии завершения). В качестве экспериментальной была выбрана станция Кинкемпуа.

В числе других важных мероприятий и решений в области повышения безопасности инфраструктуры НОЖДБ и ее эксплуатации уместно отметить следующее:

- завершение создания в 2001 году радиосети "земля - поезд" (и оснащение ею шести дополнительных линий, включая, в частности, линию Лувэн - Оттини);
- замена сети "земля - поезд" телекоммуникационными системами GSM-R, которые более эффективны и соответствуют требованиям эксплуатационной совместимости европейских железных дорог (в перспективе 2006-2008 годов);
- продолжение модернизации систем сигнализации;
- усовершенствование, обновление и очистка путей, железнодорожного полотна и путевых спецчастей;
- установка датчиков осевых букс: уже введено в эксплуатацию 87 приборов, позволяющих охватить всю железнодорожную сеть;
- рассмотрение вопроса о каменистых участках и о принимаемых мерах (уже завершено в случае Ба-Оа);
- ввод в эксплуатацию нового путеизмерительного вагона;

- внесение предложения о пересмотре программы профессиональной подготовки и организации работы машинистов с целью ее возможного усовершенствования в будущем;
 - приобретение новых тренажеров для профессиональной подготовки машинистов;
 - рассмотрение процедур установления связи в кризисных ситуациях.
- d) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов на железнодорожном транспорте, например для облегчения взаимодействия железнодорожного и других видов транспорта

Что касается усовершенствования соединений между национальной и международной транспортными сетями, с одной стороны, и местной и региональной транспортными сетями, с другой стороны, то в договоре, заключенном между НОЖДБ и государством, отмечается необходимость обеспечения соответствия плана перевозки определенным требованиям, а именно: о взаимодополняемости всех видов транспорта (велосипеды, автомобили, такси, самолеты), об оптимальной интеграции планов перевозки, касающихся составов внутреннего сообщения и составов международного сообщения (в частности, сверхскоростных поездов), а также об оптимизации возможностей пересадки с поезда на поезд. В этом смысле НОЖДБ сделало упор на создание нескольких пересадочных узлов (Брюссель, Антверпен и Льеж, (Лиль)), обеспечивающих такую регулярность движения, которая позволяет в разумные сроки совершать пересадки с поездов типа "интерсити" на межрегиональные составы, с одной стороны, и на сверхскоростные поезда, с другой стороны. В качестве примера уместно сослаться на поезда типа "интерсити", следующие по маршрутам Льеж - Лиль и Антверпен - Лиль и обеспечивающие возможность пересадки на французские сверхскоростные составы, отправляющиеся из Лиля.

Кроме того, НОЖДБ неизменно стимулирует тесное сотрудничество и координацию деятельности между предприятиями, осуществляющими железнодорожные перевозки, и региональными компаниями общественного транспорта (расписание, обслуживание, пересадки, регулярность движения) с целью предоставления клиентам оптимальных услуг. К тому же, соглашение, заключенное между государством и НОЖДБ, предусматривает, что НОЖДБ должно обеспечить "предоставление услуг, гарантирующих надлежащий минимальный доступ общественного транспорта ко всем зонам страны, обслуживаемым сетью железных дорог, для отправления из этих зон и прибытия в них".

И наконец, для привлечения максимально возможного числа клиентов, включая тех из них, которые не располагают соединениями с железнодорожной сетью, компания "Б-КАРГО" несколько лет тому назад разработала стратегию взаимодополняемости железнодорожного и автомобильного транспорта, заключив, в частности, соглашения о партнерских отношениях с владельцами платформ и автотранспортными операторами, предоставляющими такие вспомогательные услуги, как перевалка грузов, их промежуточное хранение и доставка с ближайшей железнодорожной станции.

ПОРТУГАЛИЯ

а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями

В результате работы, проведенной межминистерской комиссией по проблеме изменения климата, 21 января 2000 года в соответствии с постановлением министерства социального обеспечения была создана рабочая группа по транспорту и окружающей среде, в состав которой вошли представители ряда структур, связанных с транспортным сектором, и на которую, в частности, была возложена задача по оказанию содействия в разработке стратегии развития транспортного сектора в целях осуществления положений Киотского протокола.

Кроме того, в дополнение к этой группе в рамках железнодорожного сектора была создана рабочая группа по окружающей среде, перед которой была поставлена задача более эффективного внедрения экологических аспектов в работу различных предприятий этого сектора. Члены этой рабочей группы ведут работу по различным направлениям:

- дальнейшая работа по результатам деятельности рабочей группы по транспорту и окружающей среде;
- разработка стратегии сокращения выбросов парниковых газов;
- разработка совместно с железнодорожными предприятиями стратегии снижения уровня шумового загрязнения в соответствии с новыми требованиями в этой области;
- разработка экологических показателей;
- технический анализ стратегий и законодательства в области окружающей среды, существующих на национальном уровне и на уровне Сообщества;

- создание механизма экологической оценки планов, программ и проектов развития железнодорожного транспорта;
- изучение мер по смягчению негативных последствий, связанных с функционированием железнодорожного транспорта;
- изучение мер по содействию развитию железнодорожного транспорта как вида транспорта, нуждающегося в субсидировании энергетических затрат.

Создание этой внутрисекторальной группы позволяет каждому предприятию железнодорожного сектора излагать собственные мнения через посредство своих представителей в ходе разработки экологической политики, связанной с железнодорожными перевозками. Таким образом, в рамках разработки проектов капиталовложений в железнодорожный транспорт можно будет в комплексе учитывать социально-экономические потребности, а также экологические аспекты землепользования. Кроме того, на основе исследований экологического воздействия и последующей технической работы были приняты меры для смягчения экологических последствий.

В рамках конкретных проектов в области капиталовложений принимались меры для минимизации экологических последствий с учетом результатов соответствующих исследований экологического воздействия.

Были проведены исследования воздействия выбросов CO₂ после реализации крупных капиталовложений, осуществленных за последние годы в таких крупных агломерациях, как Лиссабон и Порту, и экологический анализ программы капиталовложений на 2000-2006 годы, предусматривающей модернизацию сверхскоростных линий и реорганизацию системы грузовых перевозок в направлении Испании, в частности на маршруте Сениш-Мадрид.

ШВЕЙЦАРИЯ

с) Безопасность на железнодорожном транспорте

В Швейцарии применяются две системы обеспечения безопасности движения поездов: SIGNUM (система оповещения) и ZUB (система контроля скорости). Однако эти системы более не соответствуют современным техническим требованиям, их обслуживание связано с большими затратами, и они, в частности, не совместимы с европейскими стандартами. Одна из задач деятельности ФТУ в области обеспечения

безопасности связана, в частности, с внедрением как в среднесрочной, так и долгосрочной перспективе системы поездного автостопа ETCS (Европейской системы управления движением поездов), которая обеспечивает такую совместимость. Эта система заменит системы SIGNUM и ZUB, и ее можно будет использовать как на обычных, так и на сверхскоростных железнодорожных линиях.

27 января 2000 года ФТУ сообщило о разработке переходной стратегии, в которой были определены этапы и порядок финансирования деятельности по замене систем SIGNUM и ZUB системой ETCS. Предусматривается принятие следующих мер:

В краткосрочном плане: с настоящего момента и не позднее конца 2002 года:

- Путь хозяйство: транспортные предприятия должны в первую очередь внедрить новую систему на железнодорожных участках повышенной опасности. В тех случаях, когда это невозможно по условиям эксплуатации или неоправданно с точки зрения использования элементов ETCS, необходимо будет по-прежнему устанавливать систему ZUB.
- Подвижной состав: системой ZUB должны оборудоваться вагоны, используемые для регулярных перевозок по участкам, на которых установлена эта система, и вагоны, в которых перевозятся опасные грузы. Данное правило действует также в отношении иностранного подвижного состава, осуществляющего перевозки по территории Швейцарии. Все вагоны, на которых установлена или должна быть установлена система ZUB, должны быть также оборудованы системой "Rucksack" (за исключением вагонов, в которых сигнализация установлена непосредственно в кабине управления). Наличие этого дополнительного оборудования позволяет установленной в вагоне системе ZUB получать и идентифицировать сигналы системы ETCS. Оно позволяет избежать трудностей с обеспечением связи с вагоном, оборудованным системой ZUB, которые могут возникнуть на участке, оборудованном системой ETCS, в процессе постепенного перехода к использованию системы ETCS в железнодорожной сети.

В долгосрочном плане: с 2001 года и не позднее 2010 года:

- Путь хозяйство: безопасность всех железнодорожных линий будет обеспечиваться только с помощью элементов системы ETCS. С учетом масштабов международных европейских перевозок первоочередное внимание будет уделяться транзитным маршрутам Север-Юг, которые проходят через

Сен-Готард и Лечберг - Симплон. В первую очередь будет также переоборудована региональная сеть скоростных перевозок (RER) в Берне, поскольку она непосредственно соединена с маршрутом, который проходит через Лечберг - Симплон.

- Подвижной состав: необходимо, чтобы уже на уровне завода-изготовителя обеспечивались технические условия для установки оборудования ETCS.
- В марте 1998 года ФТУ проинформировало Швейцарские железные дороги о своем намерении внедрить совместимую с европейскими стандартами систему ETCS, позволяющую координировать на международном уровне функционирование системы поездного автостопа.

Ввиду успешного завершения работы над подготовкой технических требований для системы ETCS в настоящее время не существует каких-либо причин, препятствующих ее внедрению в Швейцарии.
