



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.2/2002/5/Add.1
4 July 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту
(Пятьдесят шестая сессия, 16-18 октября 2002 года,
пункт 8 повестки дня)

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

Добавление 1

Передана правительством Швейцарии

ШВЕЙЦАРИЯ

**1. Факторы отрицательного воздействия на окружающую среду: стратегия
снижения уровня шума на швейцарских железных дорог**

С целью защиты жителей прилегающих к железным дорогам зон от неприятного или создающего неудобства шума Федеральный совет принял 1 октября 2000 года закон ограниченного срока действия о снижении уровня шума, создаваемого железными дорогами, а также федеральный декрет о специальном финансировании. Таким образом, на финансирование противозумовых мер будет выделено в общей сложности 1,854 млрд. фр. Кроме того, с 15 декабря 2001 года в стране действует постановление о снижении уровня шума, создаваемого железными дорогами. Оно предусматривает практические меры, касающиеся планирования, строительства и контроля.

В случае двух третей всех лиц, проживающих в зонах с избыточной зашумленностью, эта проблема будет решаться с помощью технических мер, касающихся подвижного состава, а также установки вдоль железнодорожного полотна шумозащитных стекол, что обеспечит соблюдение предельных значений уровня шума. В случае невозможности осуществления таких мер предусмотрено проведение работ по переоборудованию зданий (шумозащитные окна).

Конфедерация намерена снизить уровень шума, руководствуясь следующими принципами:

- предпочтение отдается мерам по борьбе с шумом в местах его возникновения (переоборудование подвижного состава) по сравнению с мерами, касающимися распространения шума (шумозащитные стенки);
- пассивная противозумная защита (шумозащитные окна) должна использоваться только в том случае, если меры по борьбе с шумом в месте его возникновения или с его распространением не обеспечивают соблюдения норм или же затраты на них превышают их эффект.

Противозумное переоборудование подвижного состава (21 500 грузовых вагонов и 2 350 пассажирских вагонов) позволит снизить до предельных значений уровень шума, оказывающего отрицательное воздействие примерно на 100 000 человек. Что касается пассажирских вагонов, то изношенные тормозные колодки из серого чугуна будут заменяться колодками из синтетических материалов, и, как правило, на них будут устанавливаться монолитные колеса с низким внутренним напряжением. Поскольку поверхность катания колес не будет больше подвергаться соскабливанию новыми тормозными колодками, уровень шума качения будет значительно снижен. Вагоны, оборудованные дисковыми тормозами, уже являются менее шумными. Переоборудование парка швейцарских вагонов зависит от их технической сертификации для международных перевозок. Расходы по противозумовому переоборудованию подвижного состава составят около 820 млн. фр.

Строительство шумозащитных стенок улучшит качество жизни еще 83 000 человек. Этими стенками предусматривается оборудовать около 270 км железнодорожных путей. Расходы на это составят 900 млн. фр., включая покрытие расходов на уже существующие шумозащитные стенки.

Установка шумозащитных окон позволит снизить шум до приемлемого уровня для еще 82 000 человек. Расходы на осуществление этих мер составят 120 млн. фр.

В случае зашумленности, превышающей максимально допустимый уровень, Конфедерация полностью возьмет на себя покрытие расходов по установке шумозащитных окон. Если уровень шума находится в интересах между нижним и верхним допустимыми значениями, то Конфедерация будет покрывать половину расходов по установке, а другая половина будет оплачиваться владельцами зданий. Эти новые меры являются шагом вперед по сравнению с действующим постановлением о защите от шума.

В первую очередь будет произведено переоборудование двух коридоров для перевозки автомобилей на железнодорожных платформах Лёчберг и Сен-Готард, поскольку, в особенности ночью, жители прилегающих к этим двум железнодорожным линиям районов подвержены значительному шумовому воздействию вследствие движения грузовых поездов. Затем будет проводиться переоборудование других участков в порядке снижения уровня шумового воздействия и числа подверженных ему лиц.

Федеральное управление транспорта изучит остроту проблем зашумленности и целесообразность противозумных мер в более чем 1 000 коммунах. В случае установления необходимости проведения строительных работ будет осуществляться процедура получения соответствующих разрешений в каждой коммуне. Таким образом, затрагиваемому населению будет предоставлена возможность опротестовать предлагаемые меры. До весны 2002 года процедура общественного обсуждения была проведена уже более чем в 50 коммунах. Уже начато осуществление первых проектов, за которыми последуют другие.

Акустическое переоборудование подвижного состава должно быть завершено к концу 2009 год. Установка шумозащитных стенок и звуконепроницаемых окон будет завершена до конца 2015 года. До конца 2001 года будет произведено переоборудование 388 пассажирских вагонов. Переоборудование грузовых вагонов планируется начать в 2004 году.

2. Безопасность на железнодорожном транспорте

Железная дорога является одним из наиболее безопасных средств транспорта. На практике вероятность транспортного происшествия на железной дороге в 45 раз меньше по сравнению с использованием индивидуальных автомобилей. В настоящее время в Швейцарии используются две системы обеспечения безопасности движения поездов:

- система SIGNUM, которая предупреждает машиниста о сигнале на пути его следования в том случае, когда состав направляется к сигналу, находящемуся вне зоны видимости машиниста или когда необходимо значительно снизить скорость. С другой стороны, она обеспечивает включение системы аварийного торможения, если машинист не реагирует на сигнал или же проскакивает на красный свет. Однако система SIGNUM позволяет не во всех случаях остановить состав до опасного места;
- система контроля скорости ZUB, которая дополняет SIGNUM, поскольку она обеспечивает остановку состава в зависимости от положения сигнала до опасного места.

Правительство Швейцарии поставило перед собой цель повысить безопасность на железнодорожном транспорте. Федеральному управлению транспорта (ФУТ) поручено выполнить эту приоритетную задачу путем:

- восполнения пробелов;
- ликвидации в краткосрочной перспективе на основе анализа рисков наиболее опасных мест и участков в железнодорожной сети Швейцарии;
- внедрения в среднесрочной и долгосрочной перспективе системы поездного автостопа ETCS (Европейской системы управления движением поездов), которая обеспечивает функциональную совместимость. Эта система заменит собой системы SIGNUM и ZUB. Данная система носит модульный характер и может использоваться как на обычных, так и сверхскоростных железнодорожных линиях (с системой сигнализации в кабине управления).

27 января 2000 года ФУТ сформулировало стратегию перехода, которая определяет этапы и порядок финансирования мероприятий по замене систем SIGNUM и ZUB системой ETCS. Предусматривается принятие следующих мер:

- а) В краткосрочном плане (с настоящего момента и не позднее конца 2002 года):
- транспортные предприятия должны в первую очередь внедрить новую систему на железнодорожных участках повышенной опасности. В тех случаях, когда это невозможно по условиям эксплуатации или не оправдано с точки зрения

использования элементов ETCS, необходимо будет по-прежнему устанавливать систему ZUB;

- 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 на 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.

b) В долгосрочном плане (с 2001 года и не позднее 2010 года):

- 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 Лёчберг-Симплон, а также региональной сети скоростных перевозок (RER) в Берне, поскольку она непосредственно соединена с маршрутом, который проходит через Лёчберг-Симплон;
- что касается нового подвижного состава, то необходимо, чтобы уже на уровне завода-изготовителя обеспечивались технические условия для установки оборудования ETCS.

Что касается внедрения новых технологий на транспорте, то в настоящий момент новая информация отсутствует.
