



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.2/2004/4  
22 July 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по железнодорожному транспорту**

(Пятьдесят восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,  
пункт 11 повестки дня)

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

**Представлено правительствами Ирландии, Португалии,  
Турции и Соединенного Королевства**

**ИРЛАНДИЯ**

**Безопасность на железнодорожном транспорте**

**Контактное лицо:** Г-н Дамьен Кларк  
**Должность:** Старший управляющий в Отделе лицензирования  
автобусных перевозок и железнодорожной безопасности  
(Министерство транспорта)  
**Телефон:** 00 353 1 6041241  
**Факс:** 00 353 1 6041159  
**Электронная почта:** damienclarke@transport.ie

### Изменения в законодательной сфере

- В настоящее время на рассмотрении парламента Ирландии находится законопроект о безопасности на железнодорожном транспорте.
- После введения в действие законопроекта о безопасности на железнодорожном транспорте 2001 года будет создана современная регламентирующая основа для обеспечения железнодорожной безопасности в Ирландии.
- Ожидается, что этот законопроект вступит в силу в 2004 году.

### Основные особенности законопроекта о безопасности на железнодорожном транспорте

- Этот законопроект применяется ко всем железнодорожным предприятиям, включая "Иарнрод Эйран" (национальная железнодорожная компания), ЛУАС (Дублинская система легких железных дорог), обычным железным дорогам и системе метрополитена, который предлагается построить в Дублине.
- Основным элементом этого законопроекта является создание органа, регулирующего вопросы безопасности - Комиссии по железнодорожной безопасности.
- Комиссия по железнодорожной безопасности будет обладать широкими полномочиями по контролю и инспектированию железнодорожной инфраструктуры и применять санкции в тех случаях, когда, по ее мнению, на железной дороге возникают неприемлемые риски.
- На основании этого законопроекта в рамках вышеупомянутой Комиссии также будет создано независимое подразделение по расследованию происшествий, которое будет проводить расследования всех серьезных железнодорожных аварий.
- Основная обязанность будет возложена на железнодорожные компании, которые должны будут обеспечивать безопасность своей деятельности.
- Железнодорожные компании должны будут создать официально зарегистрированные системы управления безопасностью и представить Комиссии по железнодорожной безопасности доказательства, подтверждающие соблюдение ими требований безопасности.

- Железнодорожной компании будет запрещено заниматься какой-либо деятельностью, пока вышеупомянутая Комиссия не будет удовлетворена представленной ею информацией об обеспечении необходимого уровня безопасности и пока эта компания не докажет, что она способна функционировать с соблюдением всех необходимых требований.
- В законопроекте предусматриваются тестирование на предмет содержания алкоголя и наркотических средств в крови железнодорожных рабочих, от которых зависит безопасность на железных дорогах, и наложение санкций за уголовные правонарушения в этой сфере.

#### Инвестирование в системы безопасности на железных дорогах

- С 1999-2003 годов осуществляется программа инвестирования в системы безопасности на железных дорогах.
- К концу 2003 года в рамках этой программы на цели повышения безопасности инфраструктуры и разработку систем управления безопасностью компания "Иарнрод Эйран" (национальная железнодорожная компания) инвестировала более 660 млн. евро.
- Как предполагается, в скором времени будет утверждена новая пятилетняя программа, которую планируется начать в 2004 году.

#### Комплексная система продажи билетов

**Контактное лицо:** Г-н Джерри Глэкин  
**Должность:** Старший управляющий, Отдел планирования общественного транспорта, министерство транспорта  
**Телефон:** 00 353 1 6041277  
**Факс:** 00 353 1 6041688  
**Электронная почта:** gerryglackin@transport.ie

В Ирландии ответственность за создание комплексной системы продажи билетов на основе бесконтактных технологий смарткарт, которую первоначально планируется использовать в районе Дублина, была возложена на Агентство железнодорожных закупок (РПА). Эта система будет носить мультимодальный характер и функционировать на основе сети многочисленных операторов начиная с конца 2005 года. Важным шагом

станет введение Агентством РПА позднее в этом году смарткарт, предназначенных для использования в рамках новой системы легких железных дорог (ЛУАС).

Пока же для поездок по Ирландским железным дорогам и Дублинской автобусной сети применяется комплексная система продажи билетов, основанная на технологии магнитной полосы, и в скором времени РПА заключит аналогичное соглашение с обеими компаниями в отношении перевозок по легким железным дорогам (ЛУАС).

## **ПОРТУГАЛИЯ**

### **а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями**

#### Электрификация железнодорожной сети

В течение 2004 года в рамках плана электрификации железнодорожной сети особое внимание должно уделяться работам на Южной линии в целях создания системы электрической тяги для перевозок между Лиссабоном и Фару, в результате чего уменьшится объем выбросов от использования дизельной тяги. В силу больших объемов перевозок планируется также модернизировать два других железнодорожных пути, входящих в транспортную систему Порту: линии Брага и Гуймарайнш.

Работы по электрификации обычно связаны с модернизацией инфраструктуры и систем сигнализации, в результате чего в целом улучшается соотношение времени/скорости транспортировки и повышается эффективность системы управления движением.

#### Обновление подвижного состава

Национальный оператор КП обновил свой подвижной состав за счет поездов, оснащенных электрической тягой, что позволило повысить эффект от модернизации и электрификации железнодорожной инфраструктуры. Такие капиталовложения в подвижной состав национального оператора КП являются частью программы планирования инвестиций КП на период 2000-2006 годов.

#### Исполнительные органы, ответственные за районы городского транспорта в Лиссабоне и Порту

На основании декрета-закона № 268/2003 от 28 октября были созданы исполнительные органы, ответственные за районы городского транспорта Лиссабона и

Порту (АМТ). В частности, АМТ отвечает за "планирование транспортных услуг и сети, прогнозирование погоды, автомобильные, железные дороги и внутренние водные пути, включая размещение пунктов пересадки пассажиров/перевалки грузов и терминалов, обеспечение скоординированной эксплуатации и интеграции различных видов, а также введение ограничений на использование индивидуального автотранспорта". Цель создания АМТ заключается в стимулировании перераспределения перевозок по видам транспорта в пользу общественного транспорта и ограничении использования легковых автомобилей; после выполнения этих задач предполагается добиться значительных выгод с экологической точки зрения.

Технические требования к эксплуатационной совместимости (ТТЭС) на сети обычных железных дорог в отношении снижения уровня шума

Решение о разработке ТТЭС, касающихся сети обычных железных дорог, в соответствии с директивой 2001/16/СЕ было введено в действие на национальном уровне посредством принятия декрета-закона № 75/2003 от 16 апреля. Что касается экологических аспектов и требований безопасности, то следует отметить, что к концу 2004 года предполагается утвердить ТТЭС, касающиеся шума, систем сигнализации и контроля, а также управления эксплуатационной и перевозочной деятельностью.

**b) Безопасность на железнодорожном транспорте**

В 2003 году был введен в действие так называемый первый железнодорожный пакет, включающий директивы 2001/12/СЕ, 2001/13/СЕ и 2001/14/СЕ, и таким образом вопросы безопасности были консолидированы в рамках новой правовой основы, в соответствии с которой создаются и разрабатываются правила сертифицирования и получения лицензий безопасности, включая условия, при которых лицензии могут быть временно приостановлены, отозваны или изменены. Сертификаты безопасности выдаются регламентирующим железнодорожным органом в соответствии с целым рядом технических и эксплуатационных требований к сети, которую эксплуатирует конкретное железнодорожное предприятие.

Сейчас операторы получают доступ к инфраструктуре только в том случае, если они соблюдают надлежащие требования безопасности и получают соответствующий сертификат на основании национальных правил и требований, касающихся уровня обслуживания, персонала и подвижного состава, что обеспечивается системой управления безопасности.

Согласно резолюции Генерального секретаря министерства транспорта для разработки, создания и внедрения нового варианта правил безопасности, на основании которых на каждую сторону возлагаются конкретные полномочия и обязанности в сфере безопасности, а также для рассмотрения и обновления технических правил эксплуатационной безопасности на новых железных дорогах были созданы новая рабочая группа и группа по разработке проекта, координацией деятельности которых занимается регламентирующий орган – ИНТФ.

Для отслеживания хода осуществления новых мер безопасности, о чем говорилось выше, а также всех других мер, которые могут быть сочтены необходимыми для целей усовершенствования, на основании постановления Генерального секретаря министерства транспорта 13 октября 2003 года также была создана совместная постоянная группа по вопросам безопасности под управлением канцелярии Генерального секретаря, в состав которой вошли руководители железнодорожного регламентирующего органа - ИНТФ, управляющего инфраструктурой - РЕФЕР и национального железнодорожного оператора - КП. К числу задач этой постоянной группы относится представление предложений по повесткам дня очередных совещаний, за что отвечает ИНТФ.

**с) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов для железнодорожных операций, в частности при взаимодействии железнодорожного и других видов транспорта**

В 2003 году каких-либо изменений в этой области на национальном уровне не произошло.

## **ТУРЦИЯ**

**• Экологические проблемы, связанные с управлением железными дорогами**

В связи с устранением экологических проблем, возникающих в ходе управления железнодорожными операциями, под эгидой министерства окружающей среды и лесного хозяйства и с участием специалистов из Турецкой железнодорожной администрации были проведены исследования по пересмотру существующих правил, касающихся уровня шума и борьбы с ним, а также правил в отношении выбросов загрязняющих веществ, результаты которых будут реализованы после их завершения.

Кроме того, для сведения к минимуму ущерба для окружающей среды на заводе по производству бетонных шпал в Сивасе, в восьми локомотивных мастерских и семи портах были построены очистные сооружения. Очистное оборудование будет также установлено

на тех предприятиях, где его пока не существует, причем эти меры включены в пятилетнюю программу капиталовложений. Помимо этого для снижения ущерба окружающей среде при нагревании стационарных сооружений в тех местах, где он доступен, в качестве топлива вместо угля будет использоваться природный газ.

Кроме того, Турецкая железнодорожная администрация уделяет особое внимание проектам электрификации железных дорог, с тем чтобы максимально снизить ущерб окружающей среде в ходе перевозочной деятельности.

Параллельно разработке правил министерством лесного хозяйства в настоящее время изучается вопрос об использовании в железнодорожных вагонах тормозных башмаков, изготовленных из композитных материалов, а не методом литья, и установке устройств измерения выбросов отработавших газов на локомотивах и т.д.

Проводятся национальные и международные исследования, связанные с транспортировкой жидких/твердых отходов.

- **Эксплуатационная/общая безопасность в ходе железнодорожных перевозок**

В рамках деятельности по ускорению движения поездов проблема безопасности на железнодорожном транспорте рассматривается Турецкой железнодорожной администрацией в качестве одного из приоритетов. Осуществляются необходимые капиталовложения в инфраструктуру, подвижной состав и персонал, с тем чтобы обеспечить требуемый уровень безопасности в ходе железнодорожных перевозок. В этой связи продолжается изучение возможностей реализации плана чрезвычайных действий, предполагающего создание заграждений на уязвимых участках железнодорожной сети в целях повышения их безопасности и строительства подземных/надземных железнодорожных переходов после ликвидации железнодорожных переездов на одном уровне. Хотя поезда Турецкой железнодорожной администрации обладают преимущественным правом проезда по железнодорожным переездам на одном уровне, были выделены необходимые ассигнования и начаты исследования для оснащения 80 железнодорожных переездов на одном уровне автоматическими системами контроля. Кроме того, продолжается начатое в последние годы изучение вопроса о повсеместном внедрении системы САО.

Все виды деятельности должны оцениваться Турецкой железнодорожной администрацией с точки зрения безопасности; эта работа направлена на определение стратегии общей и эксплуатационной безопасности, предусматривающей:

- ✓ совершенствование существующих систем эксплуатации поездов;
- ✓ внедрение системы безопасной эксплуатации поездов;
- ✓ разработку мер, которые должны приниматься для предупреждения столкновений, аварий с опрокидыванием, пожаров и происшествий на железнодорожных переездах, а также совершенствование системы предотвращения железнодорожных аварий, которые могут происходить по причине стихийных бедствий;
- ✓ выявление наиболее аварийных мест и т.д.

Для этой цели было начато исследование по вопросам железнодорожной безопасности, которое проводится при содействии Японской железнодорожной технической службы.

Кроме того, для обеспечения безопасности пассажиров применяются внутренние меры безопасности.

- **Применение новых транспортных технологий и современных методов железнодорожных перевозок, особенно при взаимодействии железнодорожного и других видов транспорта**

Были начаты исследования для активизации применения комбинированных перевозок как одной из новых транспортных технологий в целях обеспечения интеграции железнодорожного и других видов транспорта. В этой связи порты были оснащены современным погрузочно-разгрузочным оборудованием (портальными кранами, транстейнерными системами и т.д.); в Газиантепе был введен в строй морской контейнерный терминал; подготовлены проекты строительства контейнерных терминалов в Денизли и Кайзери; в инвестиционные программы были включены аналогичные проекты, которые планируется осуществить на более позднем этапе в Конье, Балыкесире, Кахраманмараше и Анкаре. Кроме того, продолжается изучение вопроса о строительстве соединительной линии, связывающей железнодорожную сеть с местами расположения предприятий клиентов, обладающих значительным перевозочным потенциалом, а также с промышленными зонами. В соответствии с утвержденными резолюциями Международного союза железных дорог (МСЖД) ведутся исследования по системе "Роудрейлер", являющейся одной из основных технологий комбинированных перевозок.

Были начаты работы по восстановлению линии Анкара-Стамбул для увеличения объема пассажирских перевозок. Этот проект был подготовлен с учетом таких новых



технологий, как вагоны с наклонным кузовом, новые способы прохождения кривых, обновление железнодорожного полотна, использование более качественных шпал, соединительной арматуры и т.д. Для внутригородских перевозок были внедрены система автоматического сбора платы и система продажи билетов с использованием смарткарт, а также были модернизированы системы сигнализации на основе технологий, которые сейчас позволяют поездам следовать с интервалом в три минуты. Кроме того, для системы легких железных дорог в Халкапинари и для пригородного сообщения и магистральных перевозок в Измире были введены в строй современные системы пересадки пассажиров.

В рамках проекта высокоскоростного движения, который в настоящее время осуществляется Турецкой железнодорожной администрацией с применением новых технологий железнодорожных перевозок, вводятся в эксплуатацию высокоскоростные комфортабельные транспортные средства. Подвижной состав изготавливается на основе современных методов производства и новых технологий и с соблюдением стандартов МСЖД. Для производства подвижного состава применяется передовая технология, при этом планируется закупать новые транспортные средства, изготовленные на основе такой технологии.

В области внутренних и международных грузовых перевозок продолжаются проектные исследования "Отслеживание местонахождения вагонов, оптимизация работы мастерских, контроль и техническое обслуживание подвижного состава, этап 2 модернизации сети ГЖДТ". После реализации этого проекта вагоны, принадлежащие ГЖДТ, а также зарубежным железнодорожным администрациям, будут централизованно отслеживаться в онлайн-режиме. Что касается пассажирских перевозок, то в настоящее время в 9 центрах и 78 билетных кассах централизованно в онлайн-режиме через Интернет функционирует система компьютеризированной продажи и резервирования билетов. Через Интернет также производится продажа, обмен, возврат билетов и консультативное обслуживание. Кроме того, ведутся исследования по совершенствованию системы управления информацией (СУИ).

## **СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**

### **а) Экологические вопросы, связанные с железнодорожными операциями**

#### Шум на железнодорожном транспорте

В Правилах по шумовой изоляции 1996 года (SI 1996 No. 428) (железные дороги и другие системы рельсового транспорта) определены критерии приемлемости уровня шумовой изоляции на новых или модернизированных железнодорожных линиях.

В рамках вышеупомянутых правил применяется Технический меморандум "Расчет уровня шума на железных дорогах 1995 года" (министерство транспорта, 1995 год), подготовленный экспертной группой в соответствии с докладом Комитета Митчела по вопросу о шуме на железных дорогах, который был опубликован в 1992 году. Были установлены предельные уровни шума по аналогии с существующими правилами по шумовой изоляции, которые применяются на автомобильном транспорте.

#### Картографирование шумового загрязнения

Предложенная директива ЕС "Оценка и регулирование шумового загрязнения окружающей среды" касается шума от автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта, а также промышленности. Основное внимание уделяется воздействию шума на человека; эта директива дополняет существующее законодательство ЕС, определяющее стандарты шумоизлучения из конкретных источников. В ней будут определены общие методы картографирования и оценки шумового излучения, планы действий на местах и способы сбора данных специальной комиссией для информирования должностных лиц, занимающихся разработкой будущей политики Сообщества. Для железнодорожного транспорта (как и для автомобильного и воздушного транспорта) предусмотрено требование подготовить к концу 2006 года стратегические карты уровней шума для всех участков железнодорожной сети, по которым перевозится более 60 000 пассажиров в год.

В последующие годы этот объем перевозок планируется снизить до 30 000 пассажиров железнодорожного транспорта в год. В целях обеспечения выполнения этих задач в директиве предписывается, что правительства обязаны назначить "компетентные органы", ответственные за составление карт шумового излучения и подготовку планов действия. Министерство охраны окружающей среды и развития сельских районов продолжает работу по осуществлению этой директивы и в скором времени планирует представить ее на обсуждение общественности.

#### Засорение земельных участков вдоль железнодорожного полотна

На основании постановления 1999 года, касающегося Закона о железных дорогах 1993 года (с последующими изменениями), к компании "Нетуорк рейл", управляющей железнодорожной инфраструктурой, и железнодорожным компаниям-операторам применяются положения Закона об охране окружающей среды 1990 года, в соответствии с которыми подрядчики обязаны очищать находящиеся в их ведении земельные участки от мусора и отходов. Согласно этому постановлению, компания "Нетуорк рейл" и железнодорожные компании-операторы обязаны удалять мусор с находящихся в их

ведении общественных земельных участков, в противном же случае государственные или местные органы власти могут их привлечь к судебной ответственности. Эта обязанность распространяется также на некоторые категории земельных участков, к которым население не имеет доступа. В целом железнодорожные компании-операторы несут ответственность за поддержание чистоты на станциях; компания "Нетуорк рейл" отвечает за удаление мусора с железнодорожного полотна и других участков вдоль железнодорожных линий, включая мосты.

В июне 1999 года министерство опубликовало пересмотренный Кодекс практики по удалению мусора и отходов (на основании Закона об охране окружающей среды 1990 года). В этом Кодексе содержатся практические указания для местных властей и других органов в отношении их обязанностей по удалению мусора. Кодекс, в котором установлены требования, касающиеся сроков удаления мусора и отходов с различных категорий железнодорожных земельных участков в соответствии с предписанным стандартом чистоты, также распространяется на компанию "Нетуорк рейл" и железнодорожные компании-операторы.

#### **b) Изменения в области безопасности на железнодорожном транспорте**

##### Система поездной защиты и предупреждения (СПЗП)

В декабре 2003 года компания "Нетуорк рейл" и Ассоциация железнодорожных компаний-операторов объявили об успешном завершении работы по установке системы поездной защиты и предупреждения (СПЗП) на всех поездах национальной железнодорожной сети. СПЗП автоматически включает тормоза поезда, который прошел красный сигнал светофора или который движется слишком быстро при приближении к красному сигналу светофора, к знаку ограничения скорости или буферному упору.

##### Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД)

Европейская система управления железнодорожным движением (ЕСУЖД) является одним из современных вариантов системы защиты поездов, которая автоматически останавливает поезда, проходящие красные сигналы, и которая - в том виде, в котором она развивается в Соединенном Королевстве, - позволит повысить пропускную способность железнодорожных линий благодаря сокращению интервалов движения между поездами. В мае 2004 года Стратегическое железнодорожное управление опубликовало промежуточный доклад с описанием процесса финансирования программы ЕСУЖД в Соединенном Королевстве, которая осуществляется по плану и в рамках которой

завершается подготовка к испытаниям ЕСУЖД в центральных районах Уэльса, намеченных на 2007/2008 год.

**с) Внедрение новых транспортных технологий и применение современных методов для железнодорожных операций, в частности при взаимодействии железнодорожного и других видов транспорта**

В июле 2003 года началась эксплуатация нового измерительного поезда компании "Нетуорк рейл", - первого поезда подобного рода в Европе. Этот поезд расширяет инспекционные возможности компании "Нетуорк рейл" и позволяет получать ценную информацию о состоянии инфраструктуры. Более полное знание о состоянии сети позволит инженерным работникам компании "Нетуорк рейл" принимать более эффективные решения, необходимые для текущего обслуживания и модернизации железнодорожной инфраструктуры.

Использование такого поезда станет ключевым элементом в достижении цели компании по замене ручных методов инспектирования автоматическими измерениями.

Данный поезд способен развивать скорость до 125 миль в час, что позволяет включать его в график движения поездов на высокоскоростных линиях без нарушения перевозочного процесса. Более полная информация, получаемая с помощью этого поезда, позволит инженерным работникам компании "Нетуорк рейл" не просто реагировать на создавшуюся ситуацию и исправлять ее, как это имело место в прошлом, а перейти на режим прогнозирования и предотвращения транспортных происшествий. Помимо видеозаписей для оценки состояния инфраструктуры, новый измерительный поезд позволяет получить контрольные данные и информацию о геометрических характеристиках железнодорожного полотна до глубины в 6 футов.

Компания "Нетуорк рейл" также ввела в эксплуатацию новый парк высокопроизводительных рельсошлифовальных поездов, призванных увеличить срок эксплуатации магистральных поездов и дать ей возможность более эффективно выявлять дефекты головок железнодорожных рельсов.

-----