

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 05.02– 09.02

[Крушение поезда Amtrak: двое погибших и 116 раненых](#)

[В Великобритании готовятся к тендерам на строительство высокоскоростной линии High Speed 2](#)

[Поезда повышенной комфортности готовы к тестированию в Великобритании](#)

[Второй путь и скорость 300 км/ч: в Испании реконструируют линию Вальядолид — Леон](#)

[Испания: ночные поезда Talgo будут переоборудованы в дневные](#)

[Испания вводит низкобюджетные высокоскоростные поезда](#)

[Железная дорога в австрийском Тироле: поезда на водородном топливе вместо электрификации](#)

[В Баварии планируют сокращать долю дизельной тяги в пользу инновационных технологий](#)

[Thales внедряет систему ETCS уровня 2 на юге Польши](#)

Крушение поезда Amtrak: двое погибших и 116 раненых

В столкновении пассажирского поезда № 91 компании Amtrak Silver Star Нью-Йорк — Майами с грузовым поездом ранним утром 4 февраля на станции Кейси (штат Южная Каролина) погибли двое, 116 пассажиров поезда получили ранения. Крушение произошло, когда поезд отклонился на боковой путь, где стоял грузовой состав из вагонов-автомобилевозов железной дороги CSX Transportation. В Национальном управлении по безопасности на транспорте США (NTSB) заявили, что причиной стало неправильное положение стрелочного перевода.

Крушение произошло в 2 ч 35 мин, когда большинство пассажиров поезда спали. Всего в поезде, который накануне, 3 февраля, отправился с Пенсильванского вокзала Нью-Йорка, находилось 139 пассажиров и 7 членов поезда бригады.

Поезд Amtrak столкнулся с головным локомотивом грузового поезда (в голове состава было две локомотивные секции). В результате кабина пассажирского тепловоза P42 Genesis была полностью разрушена, а вагон с кафе-бистро сложился пополам. В основном получили травмы пассажиры вагонов с местами для сидения, которые находились ближе к голове состава. В то же время спальные вагоны, следовавшие в хвостовой части поезда, серьезно не пострадали.

Система сигнализации в зоне, где произошло крушение, была отключена с целью проведения работ по оборудованию участка системой управления движением поездов Positive Train Control (PTC), поэтому регулирование порядка пропуска поездов по участку осуществлялось в ручном режиме. В ходе расследования происшествия важно определить, почему стрелочный перевод находился в неправильном положении. При этом в NTSB считают, что если бы система PTC была бы уже установлена, то крушения можно было бы избежать.

Выдвигаются различные версии причин произошедшего, в том числе ошибка одного из машинистов (он мог перевести стрелку вручную), диспетчера и даже вандализм. В случаях, когда система сигнализации отключена, считают эксперты, требуется официальный приказ и/или полномочия для работы в условиях отсутствия сигнализации на участке с введением ограничения скорости движения пассажирского поезда не выше 59 миль в час (95 км/ч).

За последние два месяца это уже четвертый инцидент со смертельным исходом с участием поездов Amtrak

В Великобритании готовятся к тендерам на строительство высокоскоростной линии High Speed 2

Британская компания HS2 30 января 2018 г. начала подготовку к конкурсным процедурам, связанным со строительством участков Лондон — Бирмингем (1-й этап) и Бирмингем — Кру (2-й этап) высокоскоростной линии High Speed 2.

Лотом 1 предусматривается заключение контракта стоимостью 1,55 млрд ф. ст. на строительство пути на плитном основании на открытых участках и сплошном бетонном основании в тоннелях. Отдельный контракт предусмотрен на проектирование пути на плитном основании. Путь на балласте будет использоваться на территориях депо и в местах примыкания к обычной железнодорожной инфраструктуре.

Компания HS2 заключила контракт с SNCF Réseau (оператором инфраструктуры Национального общества железных дорог Франции) на подготовку документации для проектирования воздушной контактной сети, которая будет доведена до участников лота 1. Победитель лота возьмет на себя проектирование и строительство опор и жестких поперечин контактной сети в рамках требований, установленных компанией HS2.

Лот 1 предусматривает также обустройство временных станций в Уэст-Райслипе и Калверте, постоянной ремонтно-складской базы для текущего содержания инфраструктуры в Калверте и временных баз в Стоне и Уэст-Райслипе. Победитель лота будет нести ответственность за строительные работы до завершения динамических испытаний на новой линии.

Лот 2 стоимостью 330 млн ф. ст. включает работы по проектированию, монтажу, испытаниям и вводу в эксплуатацию систем вентиляции, освещения, ограждений, противопожарных устройств и аварийной сигнализации в тоннелях и на прилегающих территориях. Всего на первом этапе предусмотрено строительство девяти тоннелей общей протяженностью 40 км буровым методом и 8,8 км тоннелей открытым способом. Для тоннелей большой протяженности выбран принцип канальной вентиляции, а для менее протяженных — бесканальной.

Компания HS2 планирует подготовить требования для участия в двух тендерах до 21 марта и объявить конкурс в октябре 2018 г.

Поезда повышенной комфортности готовы к тестированию в Великобритании

Запуск поездов в штатную эксплуатацию ожидается в конце 2018 года

Первые вагоны нового поезда Caledonian Sleeper прибыли в Великобританию и ожидают запуска в эксплуатацию в конце 2018 года, сообщает портал railway-news.com. Ожидается, что до конца года в Великобритании начнется серия статических тестов по внедрению поездов, после которых будут проведены динамические тесты.

В новых поездах для пассажиров предусмотрено четыре вида размещения: сиденья с откидными спинками, спальные места, комната с душевой и апартаменты на двоих со всеми удобствами. Пользователям на всем пути следования будут предоставлены беспроводной интернет, зарядные панели для мобильных устройств и специально разработанные безопасные ключи от номеров.

По словам министра транспорта Хумза Юсафа, каледонские ночные поезда узнаваемы не только в Великобритании, но и за ее пределами, и по праву считаются эталоном качества, к которому стоит стремиться. «Появление их на дорогах страны станет значимым вкладом в репутацию Великобритании в качестве перевозчика мирового уровня», - сказал Хумза Юсаф.

Китай и Великобритания планируют продвигать проект второй очереди 2-й линии британских скоростных железных дорог. В этом году Государственный комитет по делам развития и реформ КНР и британское министерство транспорта проведут 4-е заседание китайско-британской совместной рабочей группы

Бэлла Ломанова



Второй путь и скорость 300 км/ч: в Испании реконструируют линию Вальядолид — Леон

Компания ADIF — оператор инфраструктуры железных дорог Испании реализует проект укладки второго пути на линии Вальядолид — Паленсия — Леон, расположенной на северо-западе страны. Проект предусматривает также внедрение европейской системы управления движением поездов ETCS уровня 2, применение которой вместо национальной АЛС Asfa позволит повысить максимально допустимую скорость движения на линии с 200 до 300 км/ч. Развертывание системы ETCS осуществлялось при поддержке Евросоюза. На линии планируют ввести в обращение высокоскоростные поезда AVRIL постройки компании Talgo.

По данным ADIF, тестирование системы ETCS на линии уже завершено и его результаты анализируются, чтобы определить потребность в настройке программного обеспечения этой системы и последующих дополнительных испытаниях. В дальнейшем предусмотрены обучение машинистов, предпусковые испытательные поездки и допуск к эксплуатации со стороны национального агентства по безопасности на железнодорожном транспорте (AESF).

Линия нормальной колеи Вальядолид — Паленсия — Леон, спроектированная в расчете на скорость до 350 км/ч и смешанное движение пассажирских и грузовых поездов, введена в эксплуатацию в сентябре 2015 г. Она электрифицирована на переменном токе по системе 2×25 кВ, 50 Гц. С самого начала на линии длиной 166 км было только несколько двухпутных участков общей протяженностью 78 км и три пункта смены колеи с нормальной европейской (1435 мм) на иберийскую (1668 мм) — один к югу от Паленсии (для сообщений с Кантабрией) и два вблизи Леона (для поездов, следующих в Астурию и Галисию). На линии имеется 48 мостов, эстакад и путепроводов, самый протяженный из которых имеет длину 1331 м, а также 2-километровый тоннель.

С переходом к ETCS уровня 2 и введением высокоскоростных поездов AVRIL время поездки между Мадридом и Леоном сократится примерно на 10 мин (сейчас оно составляет чуть более 2 ч)

Испания: ночные поезда Talgo будут переоборудованы в дневные

Железные дороги Испании (RENFE) заключили с компанией Talgo контракт стоимостью 107 млн евро на переоборудование 13 ночных поездов серии 7 в дневные поезда для эксплуатации с максимальной скоростью 330 км/ч. Дополнительная опция на выполнение работ по реконструкции еще шести поездов может увеличить стоимость контракта до 151 млн евро.

Контрактом предусмотрено переоборудование изначально 156 вагонов, а в случае включения в него дополнительной опции — еще 72 вагонов.

Поезда серии 7 были первыми экспрессами, спроектированными компанией Talgo для высокоскоростных линий Испании, и эксплуатировались RENFE в качестве ночных поездов-отелей дальнего следования. Однако с развитием высокоскоростной сети RENFE существенно сократили число сообщений, обслуживаемых ночными поездами, и в настоящее время на территории Испании их осталось только три.

Поезда серии 7 спроектированы из расчета на скорость 220 км/ч, их раздвижные колесные пары позволяют автоматически, без остановки, проходить через пункты смены колеи с 1435 мм на высокоскоростных линиях на традиционную иберийскую 1668 мм и наоборот.

Ожидается, что в марте RENFE совместно с министерством развития страны обнародуют план инвестиций в подвижной состав до 2028 г., в котором будут предусмотрены поставки дополнительных высокоскоростных поездов

Испания вводит низкобюджетные высокоскоростные поезда

Министр транспорта Испании Иньиго де ла Серна (Íñigo de la Serna) представил 6 февраля 2018 г. новый бренд низкобюджетных высокоскоростных поездов EVA, первые из которых начнут курсировать между Мадридом и Барселоной в начале 2019 г. В настоящее время доля железных дорог Испании (RENFE) на рынке железнодорожных и воздушных перевозок между этими городами составляет 65 % (4,1 млн пассажиров в 2017 г.). RENFE рассчитывают привлечь таким образом примерно 1 млн новых пассажиров в год из числа тех, кто путешествует небольшими группами или семьями, а также молодежь. Проезд в поездах EVA обойдется на 20 – 25 % дешевле, чем существующими высокоскоростными поездами AVE.

Концепция новой транспортной услуги будет прорабатываться в течение ближайших месяцев на фокус-группах потребителей. RENFE намерены продавать билеты в цифровом виде и на несколько видов транспорта, чтобы пассажиры могли оплатить сразу проезд от места отправления до места назначения. Предусмотрена также биометрическая идентификация пассажиров.

Для перевозок под брендом EVA предусмотрено привлечь три поезда S102 постройки Talgo, которые будут выполнять ежедневно пять поездок между станциями Мадрид-Аточа и новым транспортным узлом вблизи аэропорта Барселоны с одной промежуточной остановкой на станции Камп-де-Таррагона. Пассажирские кресла в салонах класса «стандарт» будут расставлены встречно по схеме 2+2 или 3+1



Железная дорога в австрийском Тироле: поезда на водородном топливе вместо электрификации

Железная дорога Zillertalbahn намерена использовать в будущем на своей линии узкой (760 мм) колеи протяженностью 32 км поезда с питанием от топливных элементов, отказавшись от плана электрификации, разработанного в 2015 г. и требовавшего инвестиций в размере 156 млн евро на обновление инфраструктуры и закупку электроподвижного состава. Против этого плана возражали некоторые муниципалитеты, которые считали, что контактная сеть испортит вид на достопримечательности долины.

Ввод в регулярную эксплуатацию поездов на водородном топливе запланирован на 2022 г. До этого компания намерена построить прототип на основе одного из электропоездов серии 4090 Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB), провести его испытания и организовать тендер на поставку партии серийных поездов.

В настоящее время железная дорога эксплуатирует челночные поезда на тепловозной тяге и дизель-поезда, возраст некоторых из них достигает 30 лет. Ежегодно на тягу поездов расходуется 800 т дизельного топлива, а объем выбросов углекислого газа в атмосферу достигает 2160 т. Стоимость проекта перехода на водородное топливо составит 80 млн евро, включая необходимую инфраструктуру. Для получения водорода планируется использовать электроэнергию, вырабатываемую местными гидроэлектростанциями долины Циллерталь, — они покрывают 30 % энергопотребления федеральной земли Тироль, которая намерена оказать поддержку проекту.

Железная дорога Zillertalbahn обеспечивает прежде всего перевозки между станцией Енбах, расположенной на магистральной линии Инсбрук — Зальцбург, и горнолыжным курортом Майрхофен. Поезда следуют по линии с получасовыми интервалами, объем перевозок составляет 2 млн пассажиров в год. В летний период по линии также курсирует туристический поезд на паровозной тяге

В Баварии планируют сокращать долю дизельной тяги в пользу инновационных технологий

Министерство транспорта федеральной земли Бавария представило предложения по значительному сокращению использования дизельной тяги и ее замене на экологически более чистые источники энергии.

Наряду с электрификацией региональных линий на территории Баварии, которая предусмотрена среднесрочными планами на федеральном уровне, власти земли считают нужным электрифицировать и ряд местных линий общей протяженностью 273 км, чтобы снизить долю дизельной тяги на уже электрифицированных участках и в городских зонах. Стоимость этих работ оценивается в 600 млн евро.

В Баварии также намерены профинансировать пилотные проекты, связанные с инновационными видами тяги, на линиях, где электрификация не предполагается, или на маршрутах, где чередуются электрифицированные и неэлектрифицированные участки. Так, на маршруте Мюльдорф — Мюнхен планируют запустить поезд Eco DeMe Train, в состав которого входят тепловоз и дополнительная секция с токоприемником, а на маршруте Шёлькриппен — Ханау будет работать поезд Eco Train с гибридным приводом (электротяга, накопитель на аккумуляторных батареях и дизель).

На нескольких линиях власти Баварии намерены использовать поезда с комбинированным приводом (электротяга и накопитель на аккумуляторных батареях).

Кроме того, на двух маршрутах планируется эксплуатация поездов на водородном топливе.

В настоящее время в Баварии электрифицировано 3200 км линий общего пользования из 6700 км. Работы в коридоре Мюнхен — Линдау планируется завершить к 2021 г.

Thales внедряет систему ETCS уровня 2 на юге Польши

РКР PLK — оператор инфраструктуры железных дорог Польши (РКР) заключил контракт стоимостью 89 млн злотых (24,5 млн евро) с французской компанией Thales на оснащение европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2 участка длиной 135 км Подленже — Жешув линии Краков — Жешув. Эта линия является частью международного коридора трансъевропейской сети TEN-T, проходящего из Западной Европы через Польшу на восток.

Участок будет оборудован современными системами железнодорожной автоматики. Управление расположенными на нем 16 станциями обеспечат два местных диспетчерских центра в Тарнове и Жешуве. Завершить обновление оборудования СЦБ планируется в 2021 г.

Финансовая поддержка Евросоюза через фонд CEF (Connecting Europe Facility — фонд развития трансъевропейской инфраструктуры) покрывает 85 % стоимости проекта



Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области ВСМ подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

Портал newsland (веб-ресурс: www.newsland.com)

Портал Новости ЖД (веб-ресурс: www.railways.by)

Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: interfax.ru)

Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: www.expert.ru)

Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: press.rzd.ru)

Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: www.zdmira.com)

ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)

Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: www.cfts.org.ua)
