



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ИНФРАСТРУКТУРА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№9/СЕНТЯБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО	4
Завершена проходка всех тоннелей по проекту Stuttgart 21	4
DB и Vossloh развивают сотрудничество в скоростном шлифовании рельсов	4
Началось сооружение самого протяженного «зеленого» тоннеля в составе HS2	5
Компания Lankhorst Rail поставила 6000 пластиковых шпал для тоннеля в Роттердаме	6
Испытания новой линии Дивача – Копер в Словении намечены на 2026 год	6
СП во главе с Itinera построит итальянский участок базисного тоннеля Мон-Сенис	7
Rail Baltica в Латвии обойдется в 4 раза дороже запланированного	8
В Словакии введен в эксплуатацию первый диагностический комплекс «СЕВЕР-1435» от «ТВЕМА»	9
Amtrak заключил первые контракты по проекту тоннеля Frederick Douglass	9
Начинаются работы по строительству железнодорожной линии Иран – Ирак	10
Подписано соглашение о строительстве железной дороги между Кенией и Эфиопией	11
Договорились с белорусскими коллегами о развитии инфраструктуры в направлении портов Северо-Запада	11
Развитие тяжеловесного движения уперлось в ось	12
Для увеличения межремонтного ресурса пути целесообразно внедрение нового типа рельсов	14
В Красноярске ввели в эксплуатацию первый алюминиевый переход над железнодорожными путями	14
«Синара – Транспортные Машины» (СТМ) представила подробности по проекту рельсошлифовального поезда РШП 2.0	16
В Сибирском федеральном университете разработали импортозамещающие платы для путевых машин	16
Завершили основные строительные работы в новом Керакском тоннеле на Транссибе	17
Машина УСМн впервые на ОЖД	17
РЖД, «Газпромбанк» и «Бамтоннельстрой-Мост» договорились о развитии объектов инфраструктуры на БАМе	18
Левая часть Крымского моста открыта для движения автомобилей с опережением сроков	19
Строительство Тихоокеанской железной дороги может освободить часть мощностей Восточного полигона	19
АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ	21
Siemens продолжит развертывание облачных технологий ЖАТ в Австрии	21
Alstom открыл в Брауншвейге центр инноваций в сфере цифровых систем ЖАТ	22
Thales внедрит современные системы ЖАТ на линии Каир – Гиза – Бени-Суэйф	22

ALE и Nokia оснастят системами связи линии метро Grand Paris Express.....	23
Huawei поставила систему связи FRMCS для железных дорог Мозамбика	24
Поставлен рекорд пропуски грузовых поездов по технологии виртуальной сцепки.....	24
Цифровое на стенде ТМХ-ИС.....	25
ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ.....	26
К 2030 г. Польша электрифицирует 1400 км железнодорожных линий	26
В Риге и регионе электрифицируют 70 км железнодорожных линий	27
Усиливаем энергетику на Транссибе	28
Обновлённая подстанция повысит надёжность перевозок на Транссибе	28

ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Завершена проходка всех тоннелей по проекту Stuttgart 21

Железные дороги Германии (DB) в торжественной обстановке с участием министров транспорта Германии и федеральной земли Баден-Вюртемберг отметили сбойку в тоннеле под аэропортом Штутгарта, ознаменовавшую собой завершение проходки всех тоннелей проекта Stuttgart 21. Этот проект стоимостью более 9 млрд евро предусматривает масштабную реконструкцию Штутгартского железнодорожного узла и должен быть завершен в декабре 2025 г.

Всего в рамках проекта Stuttgart 21 строятся восемь тоннелей общей протяженностью около 56 км. Большинство из тоннелей являются двухтрубными, в некоторых из них уже уложен железнодорожный путь на плитном основании. Тоннельные работы по проекту начались в 2013 г. При строительстве использовали как тоннелепроходческие комплексы, так и традиционные технологии.

Источник: zdmira.com, 15.09.2023

DB и Vossloh развивают сотрудничество в скоростном шлифовании рельсов

Железные дороги Германии (DB) продолжают наращивать объемы работ по скоростному профилактическому шлифованию рельсов, используя технологию компании Vossloh. На 2024 г. входящий в состав DB оператор инфраструктуры DB Netz заказал у Vossloh услуги по скоростному шлифованию 13 тыс. км путей – на 1000 км больше, чем в 2023 г., когда заказ на шлифование вырос с 11 тыс. до 12 тыс. км.

Машина компании Vossloh способна шлифовать рельсы в движении со скоростью более 80 км/ч, что позволяет выполнять работы в ночное время без прерывания движения грузовых поездов (рис. 1). В транспортном режиме машина собирает и анализирует в реальном времени данные о состоянии пути для принятия решений о необходимости профилактического шлифования рельсов на конкретных участках.



Рис. 1. Рельсошлифовальный поезд компании Vossloh

Технологии скоростного шлифования будут применяться прежде всего на наиболее загруженной опорной части сети DB, протяженность которой планируется увеличить к 2030 г. втрое – до 9200 км.

Источник: zdmira.com, 15.09.2023

Началось сооружение самого протяженного «зеленого» тоннеля в составе HS2

Компания HS2, реализующая проект строительства одноименной высокоскоростной магистрали в Великобритании, приступила к сооружению самого длинного «зеленого» тоннеля протяженностью 2,7 км в районе населенного пункта Грейтворт в Западном Нортгемптоншире. Тоннель спроектирован таким образом, чтобы исключить негативное влияние на местный ландшафт и свести к минимуму неудобства для населения. Это один из пяти «зеленых» тоннелей, сооружаемых в рамках проекта HS2.

В отличие от тоннелей, проходка которых осуществляется щитовым способом, это будет тоннель мелкого заложения. Его построят открытым способом, после чего над самим тоннелем высадят деревья и кустарники, предусматриваются также защитные полосы насаждений.

Тоннель будет сформирован из более чем 5 тыс. крупных бетонных блоков, которые изготовят на заводе в городе Илкстон (графство Дербишир). Все блоки (вес самого тяжелого составит 43 т) армируют. Затем будет осуществлена их сборка на производственной площадке консорциума EKFB в составе компаний Eiffage, Kier, Ferrovial и Vam Nuttall – основного подрядчика компании HS2.

Модульный принцип строительства позволит вдвое сократить выбросы углекислого газа в атмосферу при проведении работ по сравнению

с традиционными методами сооружения тоннелей с применением бетонирования.

Тоннель спроектирован в двухарочном исполнении в виде буквы m с двумя отдельными стволами – один для пропуска поездов в южном направлении, а другой – в северном. Строительство тоннеля будет осуществляться поэтапно и займет около двух лет.

Источник: ждгеография.рф, 14.09.2023

Компания Lankhorst Rail поставила 6000 пластиковых шпал для тоннеля в Роттердаме

В модернизируемом четырехпутном железнодорожном тоннеле под рекой Ньиве-Маас в Роттердаме (Нидерланды) уложены композитные шпалы, изготовленные компанией Lankhorst Rail из переработанного пластика с усиливающими стальными прутьями. Ранее в этом тоннеле использовались деревянные шпалы, которые из-за высокой влажности приходилось часто менять.

Состояние тоннеля длиной 2,8 км не допускает укладки более тяжелых железобетонных шпал, для стабилизации положения которых приходится отсыпать больше балласта. Шпалы из пластика, изготовленные по технологии Lankhorst Rail, сопоставимы по массе с деревянными шпалами, не подвержены гниению и имеют срок службы до 50 лет. Они сочетают в себе достоинства деревянных и железобетонных шпал.

Первые 1500 композитных шпал были уложены в тоннеле в 2021 г., остальные – в 2023 г. По габаритам они идентичны деревянным шпалам, что позволяет использовать автоматизированные путеукладочные комплексы.

Композитные шпалы разных типов, поставленные компанией Lankhorst Rail, эксплуатируются на железных дорогах нескольких европейских стран, а также в Габоне, Малайзии, Мексике и Новой Зеландии.

Источник: ждгеография.рф, 06.09.2023

Испытания новой линии Дивача – Копер в Словении намечены на 2026 год

Отвечающая за реализацию проекта строительства линии Дивача – Копер длиной 27 км государственная компания 2TDK подписала контракт стоимостью 203,8 млн евро с консорциумом в составе компаний SŽ-Železniško gradbeno podjetje, Kolektor IGIN, GH Holding и YM Construction. Последний из

основных – контракт по лоту № 3 предусматривает укладку верхнего строения пути, оборудование тоннелей, поставку и ввод в эксплуатацию систем электрификации, ЖАТ, видеонаблюдения и безопасности, а также обслуживание поставленного оборудования. Работы по контракту планируется завершить к концу 2025 г., а приступить к испытательным поездкам – в 2026 г.

В соответствии с лотом № 1 выполнены строительные работы на участке Дивача – Црни-Кал с двумя тоннелями. Лот № 2 предусматривал строительство участка Црни-Кал – Копер, включая шесть тоннелей и два моста.

Для реализации проекта Европейский инвестиционный банк (ЕИВ) предоставил кредит в размере 250 млн евро. При этом программа государственного финансирования строительства линии была пересмотрена в сторону уменьшения. Окончательный вариант инвестиционного плана оценивается в 1,109 млрд евро. Новая линия позволит повысить пропускную способность подходов к порту Копер.

Источник: t.me, 08.09.2023

СП во главе с Itinera построит итальянский участок базисного тоннеля Мон-Сенис

Франко-итальянский консорциум Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), надзирающий за проектом строительства базисного тоннеля Мон-Сенис протяженностью 57,5 км между Францией и Италией, подписал контракт стоимостью 1 млрд евро с совместным предприятием компаний Itinera, Spie Batignolles и Ghella на строительство участка длиной 12,5 км от восточного портала Суса (Италия) до границы с Францией. Тоннель является частью проекта линии Лион – Турин средиземноморского коридора TEN-T, рассчитанной на движение пассажирских поездов со скоростью до 220 км/ч и грузовых – до 120 км/ч.

Строительство этого участка тоннеля планируется завершить за 7 лет и 7 месяцев, в ходе которого силами около 700 работников предстоит пройти на территории Италии 28,5 км тоннелей, в том числе два ходовых и два поперечных между ними, а также вспомогательный тоннель Мадалена-2, который после завершения строительства будет использоваться как сервисный и аварийный. Контрактом предусмотрено также обустройство подземного эвакуационного комплекса в Кларае, включающего третий тоннель, расположенный между ходовыми и рассчитанный для приема поезда длиной до 400 м.

Проходку ходовых тоннелей будут вести двумя двухрежимными проходческими щитами, способными работать с твердыми породами, а также использовать метод компенсации давления горных пород, например, на участке длиной 1,5 км под долиной Ценискья.

Из планируемых к выемке 2,3 млн м³ грунта 60% будет использовано в рамках проекта. Кроме того, по контракту исполнитель будет обязан обеспечивать себе энергоснабжение за счет возобновляемых источников.

В апреле 2023 г. TELT приступил к проведению тендеров на общую сумму 3 млрд евро с целью выбора исполнителей контрактов на поставку технического оборудования и обустройство тоннеля Мон-Сенис железнодорожными и другими сопутствующими системами, прежде всего отвечающими за безопасность.

Источник: undergroundexpert.info, 04.09.2023

Rail Baltica в Латвии обойдется в 4 раза дороже запланированного

Железнодорожная линия европейской ширины Rail Baltica в Латвии будет стоить в 4 раза дороже, чем первоначально планировалось, сообщают латвийские СМИ.

Когда 6 лет назад были представлены финансовые расчеты, стоимость латвийского участка Rail Baltica называлась в сумме примерно в 2 млрд евро, но сейчас предполагается, что он может стоить уже в 4 раза дороже, или около 8 млрд евро. Главный путь Rail Baltica должен быть готов к 2030 году.

На этой неделе завершились закупки на строительство основного пути. Согласно отчету, доступному в системе электронных закупок, право на заключение контракта выиграло францозско-польско-итальянское совместное предприятие ERB Rail Baltica JV. Цена контракта, которую они предложили, составила 3,7 млрд евро. Второй претендент – из Турции, с более дешевым предложением, примерно на полмиллиарда, был в финале отклонен как неподходящий.

В сумму 3,7 млрд евро, упомянутую в закупке, входят только пути и связанные с ними реконструкции. Придется добавить дополнительные расходы на электрификацию, сигнализацию, станции и грузовые терминалы и др. Поэтому общая стоимость официально не называется.

Хотя подрядчик и найден, строительных проектов – ни большей части пути, ни сопутствующих объектов – пока нет. Эти работы затянулись как минимум на год, а кроме того, на проектирование запрошено значительное дополнительное финансирование – более 40 млн евро.

Весной Министерство сообщения запросило выделить 46 млн евро из резервного фонда на покрытие дополнительных незапланированных расходов на проектирование. Вместо этого Минфин пригласил группу аудиторов, ответственных за фонды, проверить процесс проектирования Rail Baltica. Проверка завершилась на этой неделе, и, по словам министра финансов Латвии Арвила Ашераденса, картина не обнадеживает. «В настоящее время тот же проект и вся инфраструктура потребуют значительно больше средств, чем сообщалось до сих пор, и ясности по этому поводу нет. <...> Я думаю, что Минтранс и руководство Rail Baltica немедленно должны прийти в кабинет министров с отчетом, какие реальные финансовые суммы необходимы», – сказал он. Министр заявил, что на данный момент нет четких сценариев финансирования этого огромного проекта.

Источник: rzd-partner.ru, 12.09.2023

В Словакии введен в эксплуатацию первый диагностический комплекс «СЕВЕР-1435» от «ТВЕМА»

Национальный инфраструктурный оператор ŽSR приступил к полугодовой опытной эксплуатации двухсекционного комплекса, предназначенного для контроля рельсов с рабочей скоростью до 120 км/ч. На нем установлены системы ультразвуковой и вихретоковой дефектоскопии, а также комплекс видеоконтроля поверхности катания. «СЕВЕР-1435» способен проводить диагностику 500 км путей в неделю. Как заявил министр транспорта страны Павол Ланчарич, ŽSR планирует проверять всю железнодорожную сеть два раза в год.

Поставка в страну ЕС реализовывалась в условиях санкционного давления: так, сертификационные испытания проводились в Чехии в 2022 году. В перспективе ŽSR должна также получить от «ТВЕМА» и односекционную путеизмерительную автомотрису «СЕВЕР-1435». Аналогичная машина была в августе 2021 года запущена на железных дорогах Сербии.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.08.2023

Amtrak заключил первые контракты по проекту тоннеля Frederick Douglass

Национальный пассажирский оператор США Amtrak заключил с совместным предприятием в составе компаний Clark Construction и Stacy and

Witbeck первый контракт на строительные работы в рамках программы замены тоннеля Балтимор – Потомак (Baltimore & Potomac Tunnel Replacement Programme), построенного в 1873 г. В июне 2022 г. Amtrak объявил о конкурсных торгах по этапу строительства южного подхода (Package B) нового двухтрубного тоннеля имени Фредерика Дугласа (Frederick Douglass), призванного расширить самое узкое место Северо-восточного коридора, который связывает Вашингтон и Бостон.

Общая стоимость проекта сооружения тоннеля Frederick Douglass оценивается примерно в 6 млрд долл. США. Финансирование осуществляется из федерального бюджета, в рамках закона Infrastructure Bill, а также за счет средств Amtrak и властей штата Мэриленд.

Заключенный контракт охватывает строительство новой станции Балтимор-Западный (West Baltimore), предназначенной для обслуживания поездов региональной сети Мэриленд (Maryland Area Regional Commuter, MARC), сооружение подхода с южной стороны станции Балтимор-Западный, замену ряда отслуживших свой срок железнодорожных мостов, а также перепланировку и перенос инженерных сетей.

Кроме того, заключены отдельные контракты с двумя предприятиями малого бизнеса KK Adams и Delaware Cornerstone Builders, которые выполнят ряд работ на подготовительной стадии строительства.

В настоящее время проводятся тендерные процедуры в рамках этапа сооружения самого тоннеля Frederick Douglass (Package A), заключение контрактов по нему запланировано на конец 2023 г. Последний этап (Package C) охватывает работы по укладке пути в тоннеле и его оснащению вентиляционным оборудованием и другими системами, подписание соответствующих контрактов намечено на 2025-2026 гг.

Источник: enr.com, 13.09.2023 (англ. яз.)

Начинаются работы по строительству железнодорожной линии Иран – Ирак

Строительство трансграничного железнодорожного сообщения между Ираком и Ираном было официально открыто 2 сентября церемонией закладки первого камня в основание пограничного пункта пропуска Шаламчех близ Басры, на которой присутствовали премьер-министр Ирака Мохаммед Шиа ас-Судани и вице-президент Ирана Мохаммад Мохбер.

Ожидается, что строительство 32-км линии займет около 2 лет и свяжет иракскую линию в Басре с линией в Хоррамшахе. Двустороннее соглашение о

строительстве линии было подписано в 2021 г. после того, что премьер-министр Ирака описал как «годы обсуждений и исследований, что привело к заключению контракта с подходящей компанией для реализации проекта». Он выразил благодарность Исламской Республике Иран за обязательство обезвредить мины в районе проведения работ и построить мост через водный путь Шатт-эль-Араб для облегчения железнодорожного перехода.

Источник: railpage.com.au, 08.09.2023 (англ. яз.)

Подписано соглашение о строительстве железной дороги между Кенией и Эфиопией

Кения и Эфиопия подписали в середине августа 2023 г. двустороннее соглашение о сооружении и эксплуатации электрифицированной железной дороги колеи 1435 мм, которая соединит новый кенийский порт Ламу на побережье Индийского океана с эфиопской столицей Аддис-Абебой. Начать строительство планируется в 2025 г.

На территории Кении магистраль пройдет через столицу Найроби, Исиоло и пограничный город Мояле. Эта линия является частью проекта создания транспортного коридора LAPSSSET, который должен соединить порт Ламу с Эфиопией и Южным Суданом. Проект охватывает строительство железных и автомобильных дорог, а также трех аэропортов. От кенийского города Исиоло, расположенного в 200 км к северу от Найроби, проектом предусмотрено ответвление железной дороги колеи 1435 мм в направлении Джубы – столицы Южного Судана. Суммарная протяженность магистрали составит примерно 3 тыс. км, стоимость ее строительства оценивается в 1,97 трлн кенийских шиллингов (13 млрд долл. США).

В Кении уже эксплуатируются две линии колеи 1435 мм. Одна из них соединяет портовый город Момбаса с Найроби, вторая проходит от Найроби на северо-запад к городу Найваша с перспективой продления до города Малаба на границе с Угандой.

Источник: supershit.ru, 07.09.2023

Договорились с белорусскими коллегами о развитии инфраструктуры в направлении портов Северо-Запада

Соответствующее соглашение подписали сегодня на XI Международном железнодорожном салоне «PRO//Движение. Экспо» в Санкт-Петербурге.

До 2026 года планируется:

- модернизировать инфраструктуру РЖД от границы с Белоруссией до станции Луга I со строительством пяти разъездов;
- развивать железнодорожные подходы к порту Бронка;
- усилить инфраструктуру БЖД и провести капитальный ремонт искусственных сооружений на направлении от ст. Жлобин до границы с РФ.

Кроме того, совместно проработаем вопрос электрификации линии от Жлобина до станции Луга I.

Также подписали с БЖД соглашение по формированию единой системы технического аудита на предприятиях, которые производят и ремонтируют продукцию железнодорожного транспорта. Планируем автоматизировать и «оцифровать» этот процесс.

Источник: rollingstockworld.ru, 28.08.2023

Развитие тяжеловесного движения уперлось в ось

Как отмечают в РЖД, вагоны нагрузкой свыше 25 тс пока не найдут применения на путях общего пользования из-за состояния инфраструктуры и конъюнктуры рынка перевозок.

По словам заместителя гендиректора ИПЕМ Владимира Савчука, обсуждать сегодня будущее инновационного вагонного парка, его улучшенные характеристики невозможно без понимания того, как будет развиваться инфраструктура.

В настоящий момент неопределенны перспективы дальнейшего увеличения грузоподъемности вагонов, обрабатываемых на сети. «Если повышать осевые нагрузки до 27 тс, то встает вопрос о затратах инфраструктуры. Мы проводили испытания – затраты возрастают где-то на 35%, поэтому на больших плечах это экономически невыгодно для инфраструктуры», – подчеркнул начальник отдела Департамента технической политики ОАО «РЖД» Игорь Харыбин.

По его словам, вагоны с нагрузкой 27 тс можно рассматривать на сравнительно небольших плечах, около 1 тыс. км, или на путях необщего пользования. Такая практика может быть оправдана, к примеру, для вывоза угля с Эльгинского месторождения к новому порту на побережье Охотского моря.

При этом не каждый груз будет экономически целесообразно отправлять в таком подвижном составе. «Чтобы перейти на вагоны 27 тс, мы должны найти уголь плотностью 1,2 т/куб. м. Таких углей практически нет, есть только

у СУЭК. И что, возить воздух и платить деньги? РЖД не будут этим заниматься, и собственники тоже. Поэтому прежде чем это все решать, нужно хорошо проанализировать, какой груз надо везти», – говорит И. Харыбин.

Кроме того, продолжает он, сейчас на сети задействовано порядка 210 тыс. вагонов с осевой нагрузкой 25 тс. Этого достаточно для того, чтобы вывезти на экспорт тот объем угольной продукции, который на основании планов Минэнерго согласован руководством страны.

«К 2030 году, вероятно, потребление [угля] сократится. Дальнейшее развитие тяжеловесного движения, мы считаем нецелесообразным», – резюмировал начальник отдела Департамента технической политики.

В свою очередь, убежден генеральный директор АО «УВЗ-Транс» Андрей Абакумов, работа над моделями вагонов с нагрузкой 27 тс должна продолжаться. Безусловно, вагоностроителям следует учитывать развитие инфраструктурного комплекса, в то же время подвижной состав повышенной грузоподъемностью целесообразно выводить в опытную эксплуатацию на определенных, возможно закрытых, маршрутах.

«Мы бы через какое-то непродолжительное время могли бы дать реальную оценку эффективности, а не изучать расчетные величины, которые у нас присутствуют, и смогли бы сделать правильные выводы относительно развития этого направления», – считает менеджер.

Перспективы тяжеловесного движения объективно уперлись в подвижной состав с осевой нагрузкой 25 тс, говорит гендиректор Всесоюзного научно-исследовательского центра транспортных технологий, руководитель дирекции научно-технического развития ПАО «НПК ОВК» Анна Орлова. «Значит нужно выжать максимум с 25-тонника с точки зрения грузоподъемности, межремонтных периодов, его надежности», – рассуждает она.

Одно из решений видится в снижении массы тары инновационных вагонов. В частности, ОВК представила новый 4-осный полувагон со сниженной на 2 т массой тары за счет высокопрочных сталей (к серийной модели 12-9853). Его внедрение на сеть позволит дополнительно перевозить до 550 т груза в поезде, сформированном из таких вагонов, по сравнению с составом из типовых аналогов 23,5 тс.

Кроме того, добавила А. Орлова, дефицит инфраструктуры и избыточный парк возможно компенсировать за счет списания устаревших неэффективных моделей вагонов, заменив их подвижным составом с повышенной грузоподъемностью и погонной нагрузкой.

Для увеличения межремонтного ресурса пути целесообразно внедрение нового типа рельсов

Стратегической программой развития ОАО «РЖД» намечено в перспективе увеличить срок службы (пропуск межремонтного тоннажа) верхнего строения пути до 2-2,5 млрд т груза брутто. Достижению такого параметра при обеспечении безопасности движения поездов будет способствовать разработка и внедрение более совершенных элементов пути – в первую очередь рельсов.

С учетом грузонапряженности, увеличения весовых норм поездов широко применяемый в последние десятилетия рельс типа Р65, вероятно, исчерпал свои возможности, говорит вице-президент, руководитель дивизиона «Продажи и развитие бизнеса» ООО «Евраз» Сергей Синцов.

Есть более тяжелый вид рельсовой продукции – Р75. В то же время, отмечают эксперты, необходимо разработать дополнительный тип, между Р65 и Р75, так как более детальное деление рельсов по массе погонного метра с соответствующими особенностями профиля пути экономически будет эффективно.

В этом году Западно-Сибирский металлургический комбинат в Новокузнецке освоил производство рельса Р71. По словам С. Синцова, он интегрирован с действующей конструкцией пути, не требует дорогостоящих изменений в технологии укладки. Совместно с отраслевой наукой на основе моделирования дана оценка эффективности его обслуживания.

«Р71 показал себя очень хорошо. По отказам идем со снижением до 40%. И прогнозная эффективность – до 15% может стоимость владения снизиться», – сообщил представитель «Евраз».

Источник: rzd-partner.ru, 29.08.2023

В Красноярске ввели в эксплуатацию первый алюминиевый переход над железнодорожными путями

Мост через улицу Семафорная и железнодорожные пути Транссибирской магистрали стал седьмым в Красноярске, построенным с применением алюминиевых сплавов и первым алюминиевым переходом через железнодорожные пути (рис. 2). Длина пешеходного перехода составляет 151 м, ширина – 3 м. Переход оснащен лестничными сходами и лифтами для маломобильных граждан. Алюминиевые конструкции из сплава АД35Т1 были изготовлены Красноярским металлургическим заводом (КраМЗ), сообщается на сайте Алюминиевой Ассоциации.



Рис. 2. Алюминиевый переход над железнодорожными путями

Ранее над железнодорожными путями устанавливали преимущественно стальные мосты, однако пешеходные конструкции из алюминиевых сплавов обладают рядом технологических и эксплуатационных преимуществ, включая низкий вес при высокой удельной прочности, стойкость к коррозии и перепаду температур, продолжительный срок службы. Одной из ключевых особенностей строительства моста является скорость монтажа, что позволило сохранить привычный график движения пассажирских и грузовых поездов.

С 2018 года в Красноярске построили и ввели в эксплуатацию уже 7 мостов из алюминиевых сплавов. Первые два моста (через улицу Партизана Железняк и улицу 9 мая) были построены к Универсиаде-2019. В 2021 году открыт первый в России вантовый мост «Арфа», а также мост через Николаевский проспект. В 2022 году введены в эксплуатацию мост «Семейный» через реку Кача и мост на улице Калинина, протяженностью 132 м (с учетом лестничных сходов).

В настоящее время начинается строительство второго надземного пешеходного моста через железнодорожные пути в Тульской области. Пешеходный переход из алюминиевых сплавов будет установлен между улицами Советская и Луговая на станции «Узловая-1» Тульского региона МЖД. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2024 год.

«Технология строительства мостов из алюминиевых сплавов, скорость их возведения, делает алюминий приоритетным выбором при строительстве мостовых конструкций на инфраструктуре железных дорог. Быстрый монтаж обеспечивает практически бесперебойное сообщение поездов. Кроме того, в отличие от аналогов, алюминиевые переходы не требуют особого ухода в обслуживании после ввода в эксплуатацию», – отмечает Евгений Васильев, заместитель председателя, руководитель направления транспортной инфраструктуры Алюминиевой Ассоциации Алюминиевой.

Источник: metalinfo.ru, 29.08.2023

«Синара – Транспортные Машины» (СТМ) представила подробности по проекту рельсошлифовального поезда РШП 2.0

Технические параметры анонсированной год назад путевой машины были представлены на стенде производителя в рамках салона «PRO//Движение.Экспо». На нем также был показан натурный образец рельсошлифовальной тележки, разработанной для РШП 2.0 совместно со СГУПС (на фото снизу).

Поезд РШП 2.0 предназначен для шлифовки рабочих поверхностей головок рельсов Р50, Р65 и Р75. Машина должна состоять из тепловоза и 5 вагонов. Один из них, расположенный следом за тепловозом, будет призван обеспечивать возможность питания РШП 2.0 от контактной сети постоянного и переменного тока. Минимальный радиус проходимых кривых в рабочем режиме – 300 м, максимальный преодолеваемый уклон пути – 40‰. Обслуживающий персонал должен составлять 7 человек.

На РШП 2.0 предполагается установка не менее 6 шлифовальных тележек и таким образом в поезде будет работать не менее 48 шлифовальных кругов (по 16 на один вагон). Угол поворота шлифовальных кругов относительно вертикальной оси рельсов для профилирующих тележек заявляется на уровне от 0° до -70°, для сглаживающих – от -20° до +20°.

Проектная максимальная рабочая скорость РШП 2.0 сохраняется на том же уровне – 15 км/ч (у эксплуатируемых сегодня РШП-48К – 4-6 км/ч). При ней толщина снятия слоя составляет 0,2 мм, однако в режимах с меньшей скоростью может достигать до 0,8 мм. Срок службы поезда заявляется на уровне 30 лет. Ранее в СТМ заявляли, что планируют при наличии заказа со стороны РЖД выпустить первый поезд РШП 2.0 в 2024 году.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.08.2023

В Сибирском федеральном университете разработали импортозамещающие платы для путевых машин

Реинжинирингу подверглась плата управления сервогазом, отвечающая за регулировку частоты вращения оборотов двигателя на машинах Duomatic 09-32 и Unimat 08-275-3S (произведены «Ремпутьмашем» совместно с австрийской Plasser & Theurer).

Импортные компоненты заменены на аналоги, при этом внесены изменения в схемотехнику: выходные каскады платы и силовую часть. Вместо одного операционного усилителя производства американской APEX были установлены два российских с дополнительными теплоотводящими

радиаторами. Заявляется, что это позволило снизить стоимость платы и повысить ее надежность. Массогабаритные параметры платы и соединители остались без изменений, что позволяет устанавливать их без каких-либо доработок.

На основе данного проекта проводится реинжиниринг еще 6 плат. Также на этих путевых машинах РЖД испытывают двигатели ЯМЗ вместо дизелей Cummins и Caterpillar.

Источник: m.website, 06.09.2023

Завершили основные строительные работы в новом Керакском тоннеле на Транссибе

Он расположен в Амурской области на перегоне Ковали – Ульручы рядом с действующим тоннелем 1911 года постройки.

Длина нового двухпутного сооружения – 926 м. В нём уложили почти 2 тыс. м рельсов.

Путь смонтирован по технологии пониженной вибрации, когда полушпалы, залитые в бетон, укладывают на тонкую прослойку полимерного материала. Это снижает вибрацию и динамическое воздействие на своды тоннеля во время эксплуатации сооружения.

Сейчас железнодорожники завершают облицовку порталов, прокладывают инженерные сети и подключают оборудование.

Открытие тоннеля позволит увеличить скорость поездов и пропускную способность на этом участке, а также снизить затраты на содержание искусственного сооружения.

Первые поезда пойдут здесь уже в конце года.

Источник: rollingstockworld.ru, 04.09.2023

Машина УСМн впервые на ОЖД

Сегодня машину принимают на Тихорецком заводе имени В.В. Воровского (рис. 3). Через 3 дня она отправится в ПЧМ Нигозеро, где уже запланирована в работу.



Рис. 3. Машина УСМн

Сертификат на серийный выпуск был получен в конце декабря 2022 г. Снегоуборочные отвальные устройства самоходной УСМн позволяют работать со снежным покровом высотой до 1,5 м. Применена пневмоочистительная установка на базе мельничных вентиляторов ВМ-18, которая очищает межрельсовое пространство и стрелочные переводы с увеличением объемного потока. Один из модулей оснащен площадкой для отдыха бригады, что обеспечивает высокую концентрацию ее нахождения в машине в течение нескольких суток. Летом УСМн может выполнять работы по формированию балластной призмы при необходимости содержания пути. Назначенный срок службы – 35 лет. Сертификат выдан на 5 лет.

Машина оснащена боковыми крыльями и устройствами пневматического обдува железнодорожного пути. Эта модель объединила в себе функции машин СДПМ и ПОМ.

Источник: t.me, 18.09.2023

РЖД, «Газпромбанк» и «Бамтоннельстрой-Мост» договорились о развитии объектов инфраструктуры на БАМе

ОАО «РЖД», АО «Газпромбанк» и АО «Бамтоннельстрой-Мост» заключили договор о совместной реализации крупных объектов на БАМе после принятия Правительством РФ решения о реализации III этапа строительства объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона.

Документ подписали 11 сентября на Восточном экономическом форуме во Владивостоке генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, первый вице-президент АО «Газпромбанк» Павел Бруссер и председатель совета директоров АО «Бамтоннельстрой-Мост» Руслан Байсаров.

Для достижения провозной способности Восточного полигона к 2032 году не менее 255 млн тонн в год необходимо строительство новых инженерных сооружений. В частности, в договоре речь идет о создании Второго Кодарского тоннеля, Второго Кузнецовского тоннеля, Второго Северомуйского тоннеля и моста через реку Амур.

Источник: advis.ru, 11.09.2023

Левая часть Крымского моста открыта для движения автомобилей с опережением сроков

«С опережением сроков открыли для движения автомобилей левую часть Крымского моста. Несмотря на большой объем задач, на восстановление нам потребовалось всего 59 дней! На совещании у президента докладывали, что завершим работу к 15 сентября, и точно выдержали график, закончили даже на один день раньше!», – сообщил в своём Telegram-канале вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

Полностью открыть движение планируется к 1 ноября.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.09.2023

Строительство Тихоокеанской железной дороги может освободить часть мощностей Восточного полигона

Строительство частной Тихоокеанской железной дороги позволит освободить часть мощностей Восточного полигона, сообщил журналистам губернатор Хабаровского края Михаил Дегтярев.

«Есть и еще вопросы, которые мы можем, скажем так, продвинуть и помочь Российским железным дорогам. Пример – Тихоокеанская железная дорога, частная. Строится ударными темпами. 30 млн тонн будет провозная мощность в год, как и порт новый. То есть, мы таким образом помогаем всем остальным, потому что объемы, которые сегодня везет по БАМу, по Транссибу, компания «Элси», «Эльгауголь» повезет по своей дороге, значит, освободит другим, двойной эффект», – сказал он.

Дегтярев добавил, что в рамках проекта уже построено 220 км за месяц, отсыпано более 400 км насыпи.

Губернатор края отметил, что вопрос о включении Тихоокеанской железной дороги в пути общего назначения и запуске по ней пассажирских поездов на сегодня является преждевременным.

В Хабаровском крае реализуется масштабный инфраструктурный проект строительства Тихоокеанской железной дороги. Это первая частная железная дорога в России длиной в 500 км. Объем инвестиций составит 140 млрд рублей. Дорога ведет к порту Эльга на 30 млн тонн. На стройке работает 3 тыс. человек, после запуска будет работать 3,5 тыс.

Источник: tass.ru, 16.09.2023

Глава РЖД Олег Белозёров осмотрел строящиеся объекты на БАМе

Во время рабочей поездки по Дальнему Востоку Олег Белозёров проверил, как идёт развитие инфраструктуры на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино.

Он был построен в 1945 г. через сложный перевал Сихотэ-Алинь с крутыми подъёмами и поворотами.

Сегодня почти на всём протяжении от Комсомольска-на-Амуре до Ванино строим второй путь, чтобы поезда могли следовать без ограничений в обе стороны.

Работы осложняются тем, что некоторые участки зажаты между горой и рекой, что мешает расширению трассы. Но строители справляются и с этим, применяя особую технологию выемки скалы и отсыпки земляного полотна. Причём делают это без остановки движения поездов.

Работы развернули на 19 перегонах, два из них, Блокпост 9 км – Кумтэ и Кенай – Удоми, уже ввели в эксплуатацию. Обновление остальных завершим до конца года.

Всего будет уложено порядка 200 км вторых путей – треть от объёма, который планируем выполнить в этом году на БАМе (622 км).

Развитие инфраструктуры на участке от Комсомольска до Ванино позволит уже со следующего года повысить пропускную способность магистрали в направлении портов на берегу Татарского пролива с 27 до 38 пар поездов в сутки.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.09.2023

АВТОМАТИКА, ТЕЛЕМЕХАНИКА И СВЯЗЬ, АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Новые редакции спецификаций TSI начнут действовать в конце сентября 2023 года

Европейская комиссия опубликовала 8 сентября 2023 г. пакет спецификаций по эксплуатационной совместимости (TSI) в новой редакции и введет его в действие 28 сентября 2023 г. Спецификации TSI направлены на гармонизацию международных железнодорожных сообщений в Европе.

Новшества вводимых в действие спецификаций TSI охватывают автоведение поездов с уровнем автоматизации GoA2 поверх европейской системы управления движением поездов (ETCS), перспективную систему радиосвязи (FRMCS) стандарта 5G, подготовку к внедрению цифровой автосцепки DAC, распознавание схода с рельсов грузовых вагонов, процедуру допуска к эксплуатации пассажирских вагонов и др.

Источник: zdmira.com, 19.09.2023

Siemens продолжит развертывание облачных технологий ЖАТ в Австрии

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) подписали с компанией Siemens Mobility рамочный договор стоимостью 400 млн евро, предусматривающий участие немецкой компании в продолжающемся внедрении европейской системы управления движением поездов ETCS уровня 2. Цель ÖBB состоит в удвоении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры страны к 2040 г.

Всего ÖBB инвестируют в систему ETCS 900 млн евро, из них 200 млн евро до 2026 г. К 2038 г. предусмотрено ввести в эксплуатацию 21 центр радиоблокировки RBC для обслуживания всей национальной железнодорожной сети. При этом предусмотрено резервирование всех новых RBC для повышения их эксплуатационной готовности.

Рамочный договор охватывает внедрение разработанной Siemens Mobility облачной платформы DS3 (Distributed Smart Safe System) с уровнем безопасности SIL4, в которую будут перенесены ответственные логические функции систем ETCS и централизации. Первая в Австрии облачная система централизации на платформе DS3 была внедрена осенью 2020 г.

Разработкой облачных технологий в сфере ЖАТ для ÖBB занимается также конкурирующая с Siemens на австрийском рынке компания Thales.

Источник: zdmira.com, 28.08.2023

Alstom открыл в Брауншвейге центр инноваций в сфере цифровых систем ЖАТ

Компания Alstom открыла в Брауншвейге (Германия) центр инноваций, который займется разработками в области цифровых систем микропроцессорной централизации (МПЦ) и напольного оборудования европейской системы управления движением поездов ETCS для региона DACH, охватывающего Германию, Австрию и Швейцарию.

Инвестиции в создание центра площадью 4400 м², где разместятся в том числе испытательные лаборатории, составили, по данным Alstom, двузначную сумму в миллионах евро. В штат центра инноваций войдут 250 сотрудников из 26 стран.

В Брауншвейге находятся офисы и предприятия Siemens и других ведущих компаний – разработчиков систем обеспечения безопасности и управления движением поездов. Институт железнодорожного транспорта и транспортной безопасности Технического университета Брауншвейга выполняет исследования в сфере ЖАТ и готовит профильных специалистов. В Германии этот город считается неофициальной столицей сообщества специалистов по системам управления и обеспечения безопасности движения поездов.

Источник: t.me, 04.09.2023

Thales внедрит современные системы ЖАТ на линии Каир – Гиза – Бени-Суэйф

Консорциум в составе французской компании Thales и египетской Orascom Construction модернизирует системы сигнализации и связи на двухпутной магистрали Каир – Гиза – Бени-Суэйф, проходящей вдоль Нила в южном направлении. Соответствующий контракт стоимостью более 300 млн евро подписан с железными дорогами Египта (ENR). Модернизация должна быть завершена в течение 60 мес, контракт охватывает также

обновление путевой инфраструктуры, гарантийное обслуживание в течение 2 лет и постгарантийное – в течение 5 лет.

На линии будут развернуты разработанные компанией Thales системы микропроцессорной централизации и центр диспетчерского управления движением поездов, а также средства обеспечения киберзащищенности. В настоящее время на станциях этой магистрали длиной 125 км размещены 17 постов централизации.

Контракт подписан в рамках проекта RISE, который реализуется при поддержке Всемирного банка и направлен на повышение безопасности и надежности железных дорог Египта.

Это не первый контракт Thales в Египте. Компания обновляет системы ЖАТ на линии Александрия – Каир и на других участках на севере страны.

Источник: dailynewsegypt.com, 05.09.2023 (англ. яз)

ALE и Nokia оснастят системами связи линии метро Grand Paris Express

Французская телекоммуникационная компания Alcatel-Lucent Enterprise (ALE) и финская Nokia стали исполнителями контракта на разработку, внедрение и обслуживание системы связи на новых линиях метро в Париже, сооружаемых в рамках проекта Grand Paris Express. Кроме того, партнерам предстоит обеспечить видеонаблюдение и контроль качества воздуха вдоль высокоскоростной опорной сети связи, а также работу используемых на линиях датчиков Интернета вещей.

Компания Nokia была выбрана в качестве поставщика опорной сети связи с поддержкой стандарта 5G для этого проекта в декабре 2022 г. Станции новых линий метро оборудуют коммутаторами локальных сетей семейства OmniSwitch компании ALE.

Проект Grand Paris Express, завершить который планируется до 2035 г., предусматривает строительство линий 15, 16, 17 и 18, а также продлений линии 14 метрополитена Парижа. Суммарная длина новых линий с 68 станциями составит около 200 км. Они будут обслуживать примерно 2 млн пассажиров ежедневно.

Источник: zdmira.com, 14.09.2023

Huawei поставила систему связи FRMCS для железных дорог Мозамбика

Китайская компания HUAWEI поставила интегрированную систему связи для мозамбикских железных дорог CFM. Компания выбрала компанию Huawei для развертывания решения Long Term Evolution (LTE) на основе архитектуры FRMCS, чтобы обеспечить надежную передачу голоса и данных между поездом и диспетчерскими центрами. Эта система является первой в мире, основанной на будущей железнодорожной мобильной системе связи (FRMCS).

Интегрированная система диспетчерской связи, которую компания Huawei поставила CFM, основана на конвергентной коммуникационной платформе, обеспечивающей беспроводную широкополосную связь МСХ и мультимедийную связь между диспетчерами и водителями. В отличие от устаревшей системы, которую она заменяет, новая система может быстро передавать информацию в режиме реального времени, что, по мнению Huawei, позволит сократить количество железнодорожных происшествий и травм среди обслуживающего персонала.

FRMCS разрабатывается Международным союзом железных дорог (UIC) для замены GSM-R на базе 2G и создания специализированной радиосистемы 5G для железнодорожной мобильной связи. Планируется, что FRMCS будет развернута в Европе с 2030 года, поскольку GSM-R устареет, а общедоступные сети 2G отключатся. Huawei заявляет, что GSM-R больше не может обеспечивать пропускную способность и возможность подключения, необходимые железным дорогам, поскольку они все чаще внедряют цифровые технологии и передают все большие объемы данных между поездами и линейными системами, для чего связи 2G уже недостаточно.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.08.2023

Поставлен рекорд пропуска грузовых поездов по технологии виртуальной сцепки

В августе 2023 г. на Дальневосточной железной дороге состоялись два пробных пропуска трех соединенных виртуальной сцепкой поездов общей массой 18 и 20 тыс. т, что является абсолютным рекордом на сети РЖД по пропуску такого объема груза с применением данной технологии. К концу августа 2023 г. планируется пропустить пять виртуально соединенных поездов суммарной массой порядка 30 тыс. т на участке протяженностью около 700 км Хабаровск – Уссурийск. Об этом сообщил на панельной дискуссии в рамках Международного железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо» генеральный директор АО «НИИАС» А. И. Долгий.

Технология виртуальной сцепки предусматривает обмен информацией о режимах движения между попутно следующими грузовыми поездами по радиоканалу, что в сочетании с автоведением позволяет уже сейчас сократить интервал их попутного следования до 6-8 мин вместо 10-12 мин при обычной технологии интервального регулирования. В перспективе межпоездной интервал может быть уменьшен до 4-6 мин. В результате высвобождается пропускная способность участка для перевозки дополнительных объемов грузов.

В 2022 г. количество поездов, пропускаемых по технологии виртуальной сцепки на сети РЖД, выросло в 4 раза, до 12 тыс. пар.

На участке от Карымской до Находки общей протяженностью более 3,5 тыс. км после оснащения системой виртуальной сцепки 240 локомотивов ЗЭС5К размер движения должен увеличиться на 15 пар поездов в сутки.

К концу 2023 г. на Восточном полигоне системой виртуальной сцепки будут оснащены до 80% локомотивов (1707 ед.).

Источник: zdmira.com, 28.08.2023

Цифровое на стенде ТМХ-ИС

На Международном салоне техники и технологий «PRO//Движение. Экспо» ТМХ Информационные технологии показывают ряд новейших системы автоматизации и управления движением для железнодорожного транспорта.

– Система помощи машинисту при движении вагонами вперед CTRL@VISION WE;

– Система микропроцессорной централизации для магистрального железнодорожного транспорта CTRL@LOCK 400;

– Система бортовой предиктивной диагностики в составе первого в истории российского транспортного машиностроения маневровом электровозе ЭМКА2.

Источник: tmholding.ru, 25.08.2023

Первый квинтет: провели сразу пять поездов в «виртуальной сцепке» на Дальневосточной железной дороге

Составы с локомотивами ЗЭС5К проследовали более 1,1 тыс. км с минимальными интервалами в 9 минут.

Стартовали из Смоляниново в Приморском крае, финишировали в Облучье (ЕАО). Минимальный интервал следования обеспечивало специальное оборудование, весь процесс контролировали ученые НИИАС.

Изначально инновационная технология разрабатывалась для двух попутно следующих составов. Ранее на ДВЖД удавалось успешно отправлять по 3 состава в «виртуальной сцепке». Эксперимент с пятью поездами проведён впервые.

Всего же в этом году уже отправили более 5,8 тыс. пар поездов по новой технологии. Её применение в дальнейшем увеличит провозные способности ДВЖД.

Источник: advis.ru, 19.09.2023

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

К 2030 г. Польша электрифицирует 1400 км железнодорожных линий

Инвестиции Польши в железнодорожную инфраструктуру, предусмотренные в ее обновленной Национальной железнодорожной программе, будут направлены на электрификацию, модернизацию железнодорожной сети и увеличение скорости движения поездов и времени стыковки в период до 2030 г.

В течение следующих 7 лет Польша планирует электрифицировать почти 1400 км железнодорожных линий, что позволит использовать электропоезда, обеспечивающие более современные, комфортные и быстрые перевозки. Польская национальная железнодорожная программа была обновлена этим летом и принята Советом министров с перспективой до 2030 г. по сравнению с ее предыдущей версией, которая действовала с 2015 по 2023 г. Национальная железнодорожная программа (NRP) – это многолетняя программа, охватывающая инвестиции в железнодорожные линии, которые финансируются министерством транспорта.

В перспективе 2021-2027 гг. будет инвестировано 17,8 млрд евро (80 млрд польских злотых). «Принятие правительством новой Национальной железнодорожной программы означает новые возможности для инвестиций в железную дорогу в Польше. Я уверен, что благодаря этому железнодорожный транспорт в Польше продолжит динамично развиваться, как это происходит с 2015 г.», – сказал Анджей Адамчик, министр инфраструктуры.

Эффектом от реализации инвестиций до 2030 г. станет быстрое железнодорожное сообщение. Впервые в истории польская железнодорожная

сеть сможет позволить пассажирским поездам достигать максимальной скорости 250 км/ч. Первыми участками с такими скоростями станут Центральная железнодорожная линия №4 и участок между Элком, Сувалками и границей с Литвой, являющийся частью соединения с Rail Baltica. Несколько других железнодорожных участков в Польше будут модернизированы до скорости 120-200 км/ч.

В сеть будет добавлено несколько новых участков железной дороги в тех местах, где ее не хватает. В регионе Новы-Сонч и в регионе Бескид-Высповы «транспортная изоляция» постепенно уменьшается. Самое быстрое время в пути на поезде между Краковом и Закопане в настоящее время составляет почти 3 часа, а между Краковом и Новым Сончем – более 2,5 часов.

Другие примеры проектов включают строительство железнодорожного сообщения между железнодорожными линиями 106 (которая соединяет Жешув с Ясло) и 108 (соединяющими Стрже, Ясло, Кросно, Новы-Загож, Устшики-Дольне и Кросценко).

Соединив линии, железнодорожные операторы смогут запустить маршруты, обеспечивающие прямое сообщение между Жешувом – Кросно – Новым Загужем, и время в пути станет более привлекательным, сообщает РКР PLK. Аналогичным образом, соединение между железнодорожными линиями 108 и 110 будет построено за счет инвестиций NRP.

Источник: railtech.com, 01.09.2023 (англ. яз.)

В Риге и регионе электрифицируют 70 км железнодорожных линий

Сегодня правительство Латвии одобрило подготовленные Министерством сообщений предложения по внесению изменений в постановления Кабинета министров (КМ), уточняющие, что для обеспечения безэмиссионного движения поездов за счет европейских инвестиций будет электрифицировано 70 км железнодорожных линий.

Электрификация будет внедрена на линии Рига – Земитаны, Рига – Приедаине и Засулаукс – Болдерая. Ориентировочная стоимость проекта – 72,7 млн евро.

Источник: rzd-partner.ru, 12.09.2023

Усиливаем энергетику на Транссибе

Завершается строительство тяговой подстанции Сгибеево в Амурской области. Она обеспечит электроснабжение на 100-километровом участке Восточного полигона Ерофей Павлович – Уруша.

Новый энергообъект оборудован двумя силовыми трансформаторами мощностью по 40 мегавольт-ампер каждый. Этого хватит, чтобы сократить интервал попутного следования для тяжеловесных составов:

- массой 6300 тонн – до 8 минут;
- массой 7100 тонн – до 10 минут;

Пропускная способность участка в среднем возрастёт на 15-20 пар поездов в сутки.

Электроэнергией будут обеспечены не только магистраль, но и сторонних потребителей в регионе. Система дистанционного мониторинга и диагностики оборудования позволит контролировать работу объекта удаленно.

На подстанции идут заключительные пусконаладочные работы, к единой энергосистеме планируем подключить её до конца сентября.

Источник: rollingstockworld.ru, 08.09.2023

Обновлённая подстанция повысит надёжность перевозок на Транссибе

Завершили реконструкцию подстанции Камарчага на участке Восточного полигона Мариинск – Тайшет.

Она снабжает электроэнергией грузонапряжённые перегоны со сложным рельефом – от Красноярска до Камалы общей протяжённостью порядка 160 км.

На подстанции:

- установили новое электротехническое оборудование;
- произвели замену высоковольтных выключателей;
- обновили средства диспетчерского управления;
- подключили устройства микропроцессорной защиты и противоаварийной автоматики.

Реконструкция повысила надёжность тягового электроснабжения Транссиба и крупной сортировочной станции Красноярск Восточный, где формируется поездопоток восточного направления.

Плюсом – устойчивый транзит электроэнергии в 30 поселков Красноярского края.

Усиление системы тягового электроснабжения на участке – часть программы по увеличению провозных способностей Восточного полигона.

До конца года планируем модернизировать еще одну тяговую подстанцию – Камала.

Источник: rollingstockworld.ru, 28.08.2023