МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

№5/МАЙ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

Начинается новый этап строительства ВСМ Брешиа – Верона.....3
Китай предоставит Венгрии кредит на строительство участка линии Будапешт – Белград 3
Завершена проходка наиболее сложного тоннеля на железной дороге Китай – Лаос.....4
В тендере по проекту Tren Maya приняли участие 15 консорциумов (Мексика) 5
Линию Ахваз – Исфахан в Иране построит компания MAPNA 6
Концерн DB увеличил инвестиции в шумозащиту в 2019 г. 6
Литовские железные дороги заказали машину для инспектирования пути 7
Реализация британского проекта железной дороги «Восток-Запад».....8
Оператор Správaželeznic и SNCF подписали новое соглашение по вопросам подготовки проектов ВСМ в Чехии 9
Штутгарт 21: последний этап буровых работ в тоннеле с южной стороны – четвертый ствол для новой главной станции.....9
Компания Bane Nor объявляет тендер на строительство линии в провинции Вестфолл на сумму 2 млрд норвежских крон.....10
Завершена реконструкция грузовой линии в Дакаре (Сенегал).....11
Великобритания: начат предварительный отбор подрядчиков по проекту ВСМ HS2 12
Начинаются работы по модернизации на линии в долине реки Дору (Португалия) 13
Проект строительства перехода на Сахалин будет рассмотрен повторно с учетом замечаний РЖД.....14
Полтора десятка земельных участков в центре Москве переданы в аренду ОАО «РЖД»..14
Скорость движения поездов на направлении Краснодар – Ростов возрастет после завершения работ на одном из участков пути 15
Под Волгоградом ОАО «РЖД» построят новую железнодорожную ветку 16
ДВЖД организует в Хабаровском крае доставку пассажиров автобусами на время ремонтно-путевых работ 16
Белкомур доведут до ненецкого порта Индига 17
Собянин рассказал о реконструкции участка МЖД «Каланчевская–Курская».....18
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов.....19
Навесной шпалоподбивочный агрегат S7 THA 8 4.0 – профессиональная техника для небольших строительных участков.....19
Проект ZuG - путь к автоматизированному планированию текущего содержания путевой инфраструктуры (Германия) 19
Динамический метод расчета горизонтальной устойчивости железнодорожного пути.....20
Определение продолжительности перерыва в движении для обновления стрелочных переводов (Германия).....20
Продвижение программы модернизации мостов (Германия).....20

Начинается новый этап строительства ВСМ Брешиа – Верона

Итальянская инфраструктурная компания Rete Ferroviaria Italiana (RFI) закрепила за консорциумом Cepav Due, возглавляемым инжиниринговой компанией Saipem, второй этап строительства высокоскоростной линии Брешиа – Верона. Стоимость работ составляет 514 млн евро, из которых 304 млн евро приходится на долю Saipem.

Второй этап включает завершение сооружения инженерных объектов наряду со строительством верхнего строения пути, подведением систем энергоснабжения, а также установкой технологического оборудования на всем протяжении магистрали.

Железная дорога, соединяющая Брешию и Верону, войдет в Средиземноморский коридор сети TEN-T. Подписанный в июне 2018 г. контракт стоимостью 1,64 млрд евро между консорциумом Cepav Due и Rete Ferroviaria Italiana предусматривает строительство двухпутного участка протяженностью 48 км, включая участок длиной 2,2 км до грузовой станции Вероны и выход на магистраль Верона – Бреннер.

ВСМ Брешиа – Верона пересекает два региона, три провинции и 11 муниципалитетов Италии и на протяжении 30 км идет параллельно автомагистрали A4.

Консорциум Cepav Due также был привлечен к строительству участка Тревильо – Брешиа длиной 39 км в составе ВСМ Милан – Верона, а также соединяющих с традиционной железнодорожной сетью участков путей общей длиной 11,7 км. Все они были открыты для движения в декабре 2016 г.

В состав консорциума Cepav Due, помимо Saipem с долей 59,09%, входят также компании Impresa Pizzarotti и Gruppo Icm (соответственно 27,27% и 13,64%).

Проект строительства ВСМ Брешиа – Верона был одобрен в 2017 г. Его общая стоимость оценивается в 2,16 млрд евро, а завершение запланировано в 2023 г.

Источник: zdmira.com, 27.04.2020

Китай предоставит Венгрии кредит на строительство участка линии Будапешт – Белград

24 апреля 2020 г. в Венгрии было подписано кредитное соглашение с Экспортно-импортным банком Китая в рамках проекта строительства и модернизации линии Будапешт – Белград. Кредит предоставляется по фиксированной процентной ставке и допускает досрочное погашение.

За счет кредита будут покрыты 85% расходов, а оставшиеся 15% будут обеспечены за счет собственных резервов Венгрии. Планируется, что проект будет завершен в 2025 г.

Контракт стоимостью 2078 млн долл. США на выполнение работ по модернизации венгерского участка длиной 150 км линии Будапешт – Белград от станции в районе Шорокшар в южной части Будапешта до пограничной станции Келебия был заключен 12 июня 2019 г.

Согласно контракту работы выполнит консорциум CRE в составе венгерской компании RM International (с долей 50%) и двух китайских – China Tiejiuju Engineering & Construction и China Railway Electrification Engineering Group.

Линия Будапешт – Белград считается важным логистическим коридором, проходящим из Венгрии до греческого порта Пирей через Сербию, а также наиболее коротким маршрутом между Китаем и странами Западной Европы. Таким образом, Венгрия может стать одним из логистических центров Европы.

Меморандум о взаимопонимании между Венгрией, Сербией и Китаем был подписан в декабре 2014 г. Общая протяженность линии Белград – Будапешт составляет 370 км, а стоимость проекта в целом оценивается в 3 млрд евро, включая модернизацию существующих участков и строительства новых. Всего переоборудуют и электрифицируют 335 км пути. На территории Венгрии будет модернизировано 166 км пути.

Источник: zdmira.com, 29.04.2020

Завершена проходка наиболее сложного тоннеля на железной дороге Китай – Лаос

China Railway No.5 Engineering Group (CREC-5), подразделение китайской строительной компании China Railway Group, 29 апреля 2020 г. завершило проходку тоннеля Бан Конлуанг, одного из крупнейших искусственных сооружений на железной дороге Китай – Лаос, на 43 дня ранее намеченного срока.

Тоннель длиной 9020 м, третий по протяженности на строящейся линии, сооружается в районе Нармор лаосской провинции Удомсай, в 400 км от столицы страны Вьентьяна, в наиболее сложных геологических условиях разломов горных пород с подземными реками, прорывами воды и грязи и при высокой температуре. Все это позволяет считать данный объект самым сложным с геологической точки зрения на трансграничной магистрали.

С начала строительства тоннеля в марте 2017 г. силами CREC-5 были

проведены научные исследования с целью разработки инновационных инженерных решений и подходов. С приходом коронавируса китайской стороной были также выработаны всесторонние меры по эпидемиологической защите и контролю за распространением Covid-19 в период строительства.

Железная дорога Китай – Лаос является совместным стратегическим проектом двух стран, в рамках которого были увязаны китайская инициатива «One Belt One Road» и планы Лаоса по превращению страны с замкнутой материковой территорией в государство с развитой транспортной сетью.

Проект железной дороги длиной свыше 414 км включает сооружение ряда тоннелей общей протяженностью 198 км и 62 км мостов. Дорога на территории Лаоса проходит от пункта Ботен в районе лаосско-китайской границы до Вьентьяна и рассчитана на скорость 160 км/ч.

По электрифицированной магистрали, строящейся по китайским техническим стандартам, будет организовано как пассажирское, так и грузовое движение. Реализация проекта началась в декабре 2016 г., а ввести линию в эксплуатацию планируется в декабре 2021 г.

Источник: railway-publish.com, 29.04.2020

В тендере по проекту Tren Maya приняли участие 15 консорциумов (Мексика)

Национальный фонд защиты туризма Мексики (Fonatur) получил 15 предложений на участие в тендере по строительству второго участка первой очереди в рамках проекта Tren Maya, который оценивается в 7,4 млрд долл. США. Участок длиной 235 км пройдет между городами Эскарсега и Калькини в штате Кампече. Победитель конкурса, итоги которого планировали объявить до конца апреля 2020 г., должен приступить к строительству 12 мая 2020 г., если органы здравоохранения сочтут организацию работ безопасной с точки зрения распространения коронавирусной инфекции.

На выигравшего конкурс подрядчика возлагается ответственность за управление проектом на основе базовых технических требований Fonatur, за сооружение железнодорожной инфраструктуры, поставку материалов, строительство подъездных автодорог и систем водоотвода.

Тендеры по первому (Паленке – Эскарсега) и второму (Эскарсега – Калькини) участках были объявлены в феврале 2020 г. на правительственной онлайн-платформе Compra Net, 14 апреля состоялись презентация и вскрытие предложений 15 участников, в числе которых консорциумы компаний из

Мексики, Китая, Испании, Португалии, предложившие суммы от 640 млн до 872 млн. долл. США.

Конкурс на третий участок (Калькини – Исамаль) длиной 172 км уже открыт. Мексиканский новостной портал La Jordana сообщает, что на него подали заявки 16 участников, объявление итогов запланировано на 15 мая, а начало строительства – на 25 мая 2020 г.

В процессе реализации проекта до конца 2020 г. будет создано более 80 тыс. рабочих мест, что позволит смягчить негативные последствия коронавирусной пандемии. Завершение проекта планируется в 2022 г.

Источник: zdmira.com, 30.04.2020

Линию Ахваз – Исфахан в Иране построит компания MAPNA

Между Министерством автомобильных дорог и городского развития Ирана и компанией MAPNA достигнуто соглашение о строительстве электрифицированной железнодорожной линии Ахваз – Исфахан протяженностью 510 км. В соответствии с документом MAPNA будет отвечать за разработку конструкторской документации, материально-техническое снабжение и строительство линии, а также за финансирование проекта, который оценивается в 3 млрд евро.

Новая линия пройдет по гористой местности и соединит Ахваз – центр юго-западной провинции Хузестан с Исфаханом – третьим по величине городом Ирана, расположенным в центре страны. Ожидается, что ввод ее в эксплуатацию позволит вдвое уменьшить размеры движения грузового и пассажирского автотранспорта между этими городами, а также повысит безопасность перевозок, снизит уровень дорожно-транспортных происшествий и загрязнения окружающей среды. Кроме того, быстрее и дешевле станет доставка железной руды на предприятия сталелитейной промышленности, расположенные в провинции Хузестан.

Источник: zdmira.com, 30.04.2020

Концерн DB увеличил инвестиции в шумозащиту в 2019 г.

Концерн DB потратил 118,6 млн евро на борьбу с шумом в 2019 г. по сравнению с 97,8 млн евро в 2018 г., установив вдоль действующих железнодорожных линий 53 км шумозащитных стен, общая длина которых превысила 600 км.

После запуска DB в 1999 г. программы по снижению шума, в мероприятия по борьбе с шумом на более чем 1,8 тыс. км пути было инвестировано 1,9 млрд евро, при этом в десятках тысяч квартир были установлены звукоизолирующие окна.

В ближайшем будущем DB и Федеральное правительство Германии планируют инвестировать сотни миллионов евро в проекты в долине Среднего Рейна, долине Иннталь и вдоль реки Эльбы между Дрезденом и границей с Чешской Республикой.

DB реализует 108 проектов по защите от шума, 65 из которых должны быть завершены к концу 2020 году на 156 км пути. В настоящее время планируется 131 проект, а еще 166 будут осуществлены в долгосрочной перспективе.

DB продолжает также устанавливать бесшумные тормоза для снижения шума от грузовых вагонов, причем более 90% парка было оборудовано в 2019 г. К концу 2020 г. такие тормоза будут установлены на всех вагонах парка DB Cargo в Германии.

В долине Среднего Рейна DB, Федеральное правительство и правительства земель Гессен и Рейнланд-Пфальц планируют инвестировать около 130 млн евро в 35 отдельных проектов в течение следующих нескольких лет, которые будут включать установку рельсовых демпферов и звуконепроницаемых стен.

Данные проекты позволят снизить уровень шума для жителей долины Среднего Рейна, проживающих вдоль линий между Кобленцем и Ланштайном, между Бингеном и Рюдесхаймом, а также в городах Вайсентурм, Лёйтесдорф, Эстрих-Винкель и Эльтвилль.

В долине Иннталь также будут установлены шумозащитные стены и рельсовые демпферы вдоль линии Мюнхен – Розенхайм – Киферсфельден, общей стоимостью около 13 млн евро. В долине Эльбы между Дрезденом и границей с Чешской Республикой на установку звукоизолирующих стен будет потрачено 56 млн евро.

Источник: railwayjournal.com, 01.05.2020 (англ. яз.)

Литовские железные дороги заказали машину для инспектирования пути

Литовская национальная железнодорожная компания LG (Литовские железные дороги) заключила контракт на проектирование, производство и поставку машины для диагностики инфраструктуры с консорциумом литовского производителя кузовов для грузовых автомобилей и подъемных

механизмов KMT, итальянского поставщика оборудования для технического обслуживания железнодорожной инфраструктуры Tesmec Rail, польского поставщика измерительного оборудования для железной дороги Graw и европейского подразделения американской компании по инспектированию путей Sperry Inc.

Самоходная путевая машина будет развивать максимальную скорость до 140 км/ч.

Источник: railwaygazette.com, 03.05.2020 (англ. яз.)

Реализация британского проекта железной дороги «Восток-Запад»

В рамках реализации железнодорожного проекта «Восток-Запад» оператор железнодорожной инфраструктуры Великобритании Network Rail (NR) начал демонтаж секции виадука в г. Блетчли, построенного в 1960-х годах.

Для реконструкции в соответствии с современными стандартами демонтировано уже 14 секций 37-секционного виадука, который пересекает Магистральную линию Западного побережья Великобритании (WCML). Для удаления 8 секций, проходящих над железнодорожными путями, линию WCML в мае необходимо будет закрывать три раза.

Проект «Восток-Запад» предполагает восстановление железнодорожного сообщения между Оксфордом и Кембриджем. Первый этап, связанный с восстановлением линии от Оксфорда до Бичестера, был завершен в декабре 2016 г. Второй этап охватывает участки от Бичестера и Эйлсбери до Блетчли и предполагает открытие ранее заброшенной железной дороги. На восстановленной линии предполагается курсирование двух поездов в час между Оксфордом и Милтон-Кинсом (к северу от Блетчли на WCML), а также ежечасные рейсы из Оксфорда в Бедфорд и из Эйлсбери в Милтон-Кинс.

Третий этап требует строительства новой линии от Бедфорда через развязку с Магистральной линией Восточного побережья (ECML) до Кембриджа.

Основное строительство на втором этапе должно было начаться в конце 2019 г. Однако, правительство Великобритании одобрило следующую стадию проекта только в феврале 2020 г. Работы по очистке от растительности и удалению старых рельсов будут проведены в конце 2020 г. перед началом основных земляных работ.

Источник: railwayjournal.com, 04.05.2020 (англ. яз.)

Оператор Správaželeznic и SNCF подписали новое соглашение по вопросам подготовки проектов ВСМ в Чехии

Оператор инфраструктуры железных дорог Чехии Správaželeznic (бывший SŽDC) и Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) в режиме видеоконференции подписали соглашение на оказание услуг при подготовке к строительству высокоскоростных линий в Чешской Республике.

В рамках соглашения будет обеспечен непрерывный контроль со стороны SNCF при разработке документации по зонированию и норм технического регулирования, что позволит приступить к дальнейшим стадиям проектирования и далее непосредственно к строительству ВСМ и вводу их в опытную и регулярную эксплуатацию. В Správaželeznic считают, что сотрудничество с SNCF будет способствовать качественной подготовке к реализации проекта, ускорению завершения разработки технических стандартов строительства и эксплуатации ВСМ, а также снижению стоимости последующих этапов строительства и эксплуатации линий. Консультации с SNCF не только будут касаться вопросов зонирования, но и затронут область управления по стандартам RAMS (надежность, эксплуатационная готовность, ремонтопригодность, безопасность).

Этап получения разрешений на строительство должен начаться не позднее 2023 г.

В Správaželeznic также полагают, что сотрудничество с SNCF позволит начать строительные работы, как и планируется, в 2025 г. Предполагается, что первый участок ВСМ может быть введен в эксплуатацию через 3 года после начала строительства.

Источник: zdmira.com, 08.05.2020

Штутгарт 21: последний этап буровых работ в тоннеле с южной стороны – четвертый ствол для новой главной станции

6 мая 2020 г. компания DB (Германские железные дороги) достигла важного рубежа в проекте «Штутгарт 21»: началась прокладка восточного ствола 9,5-км тоннеля до будущего главного железнодорожного вокзала Штутгарта.

Благодаря тоннелю транспортное сообщение между будущим главным вокзалом и аэропортом Штутгарта станет особенно быстрым: время в пути должно составить всего 8 минут. Сегодня такая поездка занимает около 30 мин.

По словам директора по инфраструктуре компании DB Рональда Пофаллы, транспортная проблема города решится после прокладки всех тоннельных стволов до главного вокзала Штутгарта. Это важная веха на пути к новому железнодорожному узлу Штутгарта и значимый символ стратегии «Сильная железная дорога». Штутгарт показывает пример по организации более быстрых и удобных сообщений в регионе и по всей Германии, создавая предпосылки для привлекательного тактового движения. Рональд Пофалла поблагодарил всех, кому удалось осуществить проходку тоннеля, несмотря на сложные условия, дополненные пандемией коронавируса.

В проекте «Штутгарт 21» из 59 км тоннельных стволов в настоящее время пройдено 50 км или 85%. Данный проект включает полную реконструкцию железнодорожного узла Штутгарта. Строительные работы начались в 2009 г. на основании договора о финансировании со стороны федерального правительства, правительства земли Баден-Вюртемберг, руководства столицы земли – г. Штутгарта, Штутгартской региональной ассоциации, аэропорта г. Штутгарта и компании DB. Строительство включает в себя: 4 новых железнодорожных станции, 57 км новых железнодорожных путей, рассчитанных на скорость до 250 км/ч, 59 км тоннельных стволов, 16 водопропускных труб и 44 моста.

В будущем «Штутгарт 21» будет способствовать значительному сокращению времени в пути у междугородных и региональных поездов, так что пассажирский трафик может быть практически полностью перенесен с автомобильного на железнодорожный транспорт. Время поездки от главного вокзала до аэропорта г. Штутгарта в будущем составит 8 мин вместо 27 мин сейчас, до аэропорта г. Ульма – 30 мин вместо 1 ч 35 мин, до аэропорта г. Ротвайля – 59 мин вместо 2 ч 02 мин, до аэропорта г. Тюбингена – 35 мин вместо 65 мин.

Источник: bahnblogstelle.net, 09.05.2020 (нем. яз.)

Компания Bane Nor объявляет тендер на строительство линии в провинции Вестфолл на сумму 2 млрд норвежских крон

Оператор железнодорожной инфраструктуры Норвегии Bane Nor анонсировал три тендера на общую сумму более 2 млрд норвежских крон (195,6 млн долл. США) для поддержки строительной отрасли во время пандемии коронавируса.

Тендеры являются частью проекта по строительству второго пути на линии между Драмменом и Коббервикдаленом в провинции Вестфолл. Реализация проекта позволит удвоить пропускную способность между

Драмменом и Тонсбергом по завершении в 2024 г., при этом между Осло и Тонсбергом будет курсировать до четырех поездов в час.

Проект включает в себя восстановление инфраструктуры на станции Драммен, некоторые ремонтные работы на прилегающих путях, строительство дополнительных путей, электрификацию всей линии, а также установку электрической и телекоммуникационной инфраструктуры между Драмменом и Коббервикдаленом.

Bane Nor планирует подписать контракты на тендеры в I квартале 2021 г., а работы начнутся весной того же года.

По словам генерального директора Bane Nor Горма Фриманнслунда, отдел разработок компании долгое время оценивал экономическую выгоду от выхода этих трех контрактов на рынок весной 2020 г. В связи с тем, что распространение коронавируса негативно влияет на бизнес, компания посчитала, что это будет важным вкладом в поддержание активности на рынке.

Работы, которые в настоящее время ведутся в Драммене, включают в себя строительство дублирующего 10-км пути, в том числе 7 км через тоннель, проходящий вблизи от лесного массива Стремсосен.

Источник: railwayjournal.com, 11.05.2020 (англ. яз.)

Завершена реконструкция грузовой линии в Дакаре (Сенегал)

Несмотря на ограничения, введенные в связи с пандемией коронавируса, была успешно завершена реконструкция грузовой железнодорожной линии с метрической колеей, проходящей через пригороды Дакара. Рядом с существующей линией Дакар – Бамако, соединяющей Сенегал и Мали, была построена электрифицированная железнодорожная линия с колеей 1435 мм от центрального вокзала Дакара до станции Диамниадо.

Действуя от имени Министерства инфраструктуры, наземного транспорта и путей сообщения, Национальное агентство Сенегала по содействию инвестициям и крупным проектам, включенным в государственный план, заключило контракт на строительство грузовой линии с консорциумом под руководством французской компании TSO, занимающейся модернизацией и ремонтом железнодорожной инфраструктуры, с участием компаний-подрядчиков NGE, CIM и CDE. Двухлетний проект потребовал прокладки 51 км новых путей, включая 5,7 тыс. т рельсов, 86 тыс. шпал, установки 23 стрелочных перевода и 150 тыс. т материала для балластной призмы.

Согласно планам правительства Сенегала по модернизации участка магистральной линии Дакар – Тамбакунда, которая должна быть завершена к 2022 г., ожидается, что реконструированная грузовая линия будет способствовать экономическому развитию всей страны, особенно в сельскохозяйственном секторе, и увеличит объем перевозок полезных ископаемых из восточной части Сенегала. Реконструкция участка Дакар – Диамниадо должна повысить безопасность грузовых перевозок, снизить риск схода с рельсов поездов, а также увеличить пропускную способность.

Применяя процессы, хорошо зарекомендовавшие себя во Франции и во всем мире, компания TSO предоставила для проведения работ собственное оборудование, в том числе новый рельсосварочный агрегат, балластные вагоны, машину для уплотнения балласта и другую путевую технику. Вопросы подготовки строительной площадки, закупки оборудования и управления цепочками поставок были решены на месте. Наряду с этим консорциум нанял и обучил около 160 сотрудников для оказания помощи в доставке техники.

По словам регионального директора компании NGE Group в Сенегале Сильвена Пельтье, данный проект был серьезным вызовом, с которым успешно справились в сложных условиях, выполняя большое количество параллельной работы. Успех был достигнут благодаря проявленной всеми работниками целеустремленности и адаптации новых методов работы. Строгое соблюдение мер личной защиты при пандемии позволило завершить работу в безопасных условиях для всех, кто работал над проектом.

Источник: railwaygazette.com, 13.05.2020 (англ. яз.)

Великобритания: начат предварительный отбор подрядчиков по проекту ВСМ HS2

Компанией HS2 начат предварительный отбор подрядчиков для строительства участка Лондон – Бирмингем – Кру длиной 280 км. В феврале 2020 г. правительство Великобритании одобрило реализацию проекта высокоскоростной линии HS2.

Предлагаемые контракты охватывают проектирование и строительство путевой инфраструктуры на участке от Лондона до Кру, где HS2 стыкуется с существующей магистралью Западного побережья. Победители тендеров будут отвечать за проектирование и управление строительством путевой инфраструктуры, монтаж и испытания стрелочных переводов, координацию поставок и согласований, а также участвовать в процессах тестирования и приемки.

На линии HS2 впервые в Великобритании будет применена технология безбалластного пути на плитном основании. Такое решение должно минимизировать затраты жизненного цикла, обеспечивая высокую интенсивность движения при меньшем объеме работ по текущему содержанию путевой инфраструктуры.

Строительные работы распределены на четыре лота, из которых три – первого этапа (Phase One) на общую сумму 1,526 млрд ф. ст. и один лот – второго этапа (Phase 2a) стоимостью 431 млн ф. ст. Шорт-лист контрактов будет объявлен к концу 2020 г., а тендерную кампанию намечается провести в 2022 г. Также в течение 2020 г. будут сформированы еще шесть лотов контрактов, охватывающих систему управления движением, контактную сеть, силовое тяговое и другое электрооборудование, системы коммуникаций, а также строительство депо и центра управления движением в Уошвуд-Хите (Бирмингем).

Источник: zdmira.com, 13.05.2020

Начинаются работы по модернизации на линии в долине реки Дору (Португалия)

После получения одобрения от Министерства финансов и Министерства инфраструктуры Португалии, оператор железнодорожной инфраструктуры Infraestruturas de Portugal (IP) планирует модернизировать еще один участок 175 км линии в долине реки Дору, связывающий города Порту и Посиньу.

Работы пройдут на 13-км участке между станциями Пиньау и Туа на восточном конце линии. В рамках бюджета в 5 млн евро, IP заменит рельсы и шпалы, а также обновит балластный слой. Работа будет осуществляться в два этапа по программе, рассчитанной до середины 2021 года.

Линия в долине Дору обслуживает малонаселенный регион страны, но спрос на железнодорожные пассажирские перевозки в последние годы увеличился, отчасти благодаря росту туризма в Порту и его окрестностях.

Регулярное расписание часто дополнялось специальными поездами, предназначенными для туристов. За последние десять лет оператор IP профинансировал модернизацию нескольких участков маршрута.

Последней работой на линии была электрификация участка между станциями Каиде и Марко де Канавезес в 2019 г. От последней станции планировалось прокладка контактной сети до Регуа, однако проведение работ было отложено на неопределенный срок. Электрификация остальной части линии была включена в правительственный план по развитию

инфраструктуры на 2020-2030 гг. и должна быть завершена ориентировочно к концу 2025 г.

Источник: railwaygazette.com, 18.05.2020 (англ. яз.)

Проект строительства перехода на Сахалин будет рассмотрен повторно с учетом замечаний РЖД

Проект строительства перехода на Сахалин будет рассмотрен повторно с учетом замечаний РЖД, сообщает ТАСС.

Компания «РЖД» выдвинула ряд замечаний к основным проектным решениям по строительству железнодорожной линии с транспортным переходом, который соединит Сахалин с материком, и вернула их на доработку.

В настоящий момент разработчик проекта, АО «Дальгипротранс», готовит проект к повторному рассмотрению. На следующем этапе будет подготовлено комплексное заключение и представлено в Правительство России, Министерство транспорта России для принятия решения о реализации проекта. К настоящему момент в проект вложено уже более 3 млрд рублей.

Строительство перехода рассматривается в двух вариантах – мост или тоннель. Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста. Общая длина однопутной линии должна составить более 580 км. Стоимость всего проекта оценивается в 540,3 млрд рублей. При этом возведение мостового перехода оценивается в 227 млрд, тоннеля – в 237 млрд рублей. Однако строительства тоннеля займет порядка 10 лет, а моста – 7 лет.

Источник: ru-bezh.ru, 22.04.2020

Полтора десятка земельных участков в центре Москве переданы в аренду ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» будут предоставлены в аренду 16 земельных участков, расположенных вдоль III и IV главных путей Москва-Пассажирская-Курская (искл.) – Москва-Каланчевская, сообщили в пресс-службе Москомстройинвеста по итогам заседания градостроительно-земельной комиссии (ГЗК).

«На данных участках планируют разместить объекты железнодорожного транспорта», – пояснила председатель

Москомстройинвеста, ответственный секретарь ГЗК Анастасия Пятова. Ориентировочная площадь участков составляет 0,76 га, они будут переданы ОАО «РЖД» в аренду сроком на 6 лет.

Развитие III и IV главных путей Москва-Пассажирская-Курская (искл.) – Москва-Каланчевская в черте города проходит в рамках реализации проекта «Развитие Центрального транспортного узла».

В Москомстройинвесте сообщили, что для строительства объектов железнодорожной инфраструктуры в Москве ОАО «РЖД» предоставлены еще два участка. Это территории в Анадырском проезде на северо-востоке Москвы. Два земельных участка площадью 0,13 га предоставлены сроком на 6 лет.

«На указанных участках планируют разместить объекты железнодорожного транспорта в рамках проекта развития железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Ярославском направлении», – пояснила Пятова.

В настоящее время участки не обременены, на них отсутствуют объекты капитального строительства.

Источник: interfax-russia.ru, 27.04.2020

Скорость движения поездов на направлении Краснодар – Ростов возрастет после завершения работ на одном из участков пути

В Ростовской области завершены работы, направленные на стабилизацию земляного полотна по нечетному пути перегона Васильево-Петровская – Орловка-Кубанская. Это позволит отменить действующие здесь ограничения скорости и поднять ее с нынешних 60 до 120 км/ч.

В рамках реализации проекта на деформирующемся участке земляного полотна выполнены мероприятия по замене грунтов насыпи и армированию с использованием специальных материалов. При проведении работ были задействованы 45 специалистов и 44 единицы тяжелой техники.

Выполненные работы направлены не только на повышение скорости движения поездов, но и на обеспечение безопасной эксплуатации железнодорожной инфраструктуры.

Источник: rzd-partner.ru, 08.05.2020

Под Волгоградом ОАО «РЖД» построят новую железнодорожную ветку

Компания «Российские железные дороги» начала строительство железнодорожной ветки Котлубань – Орловка в Волгоградской области. Об этом говорится в сообщении пресс-службы ПривЖД.

Введение объекта в эксплуатацию создаст прямые грузовые маршруты в направлении Петров Вал – Волжский – Астрахань, что сократит время доставки грузов.

«Строительство новой ветки происходит в рамках очередного этапа реконструкции ст. Гумрак в Волгоградской области. В настоящее время на объекте производится отсыпка земляного полотна для последующей укладки однопутного электрифицированного участка железной дороги. Его протяженность составит 1,3 км», – рассказали в пресс-службе компании.

Сдать в эксплуатацию железнодорожную ветку планируется уже в декабре текущего года.

Источник: rzd-partner.ru, 14.05.2020

ДВЖД организует в Хабаровском крае доставку пассажиров автобусами на время ремонтно-путевых работ

В настоящее время на магистрали разворачивается ремонтная кампания, в том числе по технологии закрытого перегона, когда на Транссибе один из путей закрывается на несколько суток.

План капитального ремонта пути вносит коррективы в расписание поездов. В частности, в связи с ремонтными работами на перегоне Ольгохта – Волочаевка в Еврейской автономной области 17-19, 23-26 и 30-31 мая отменяется пригородный поезд Хабаровск-1 – Биробиджан. Ремонтная кампания затрагивает и территорию соседнего Хабаровского края – в этом месяце большой объем необходимо выполнить между станциями Хор и Вяземская. В данном случае, помимо ограничения пассажирских перевозок, железнодорожники организуют доставку пассажиров автобусами. На время ремонтных работ на перегоне Дормидонтовка – Красицкий изменяется маршрут следования электропоезда Вяземская – Хабаровск-1. Он будет следовать до/от станции Хор в период с 16 по 19, с 23 по 26 мая и с 30 мая по 2 июня. В это время организуется доставка пассажиров со станции Хор до станции Вяземская и обратно автотранспортом.

Отметим, что в последнее время на Дальневосточной магистрали выполняется наибольший среди российских железных дорог объем капитальных работ. Так, в 2019 году различными видами ремонта на ДВЖД

оздоровлено 679 км пути. Для сравнения, на Северной магистрали было отремонтировано 518 км, Октябрьской – 491 км, Московской – 450 км.

В 2020 году план на ДВЖД еще выше – 695,5 км. Увеличение программы ремонта позволит сократить на дороге протяженность пути со сверхнормативной наработкой пропущенного тоннажа, количество перегонов с просроченным ремонтом.

Источник: rzd-partner.ru, 15.05.2020

Белкомур доведут до ненецкого порта Индига

Порт в Индиге Ненецкого автономного округа, наряду с Архангельском, станет конечной точкой Белкомура (Белое море – Коми – Урал) – планируемой к строительству стратегической железнодорожной магистрали. Это, в том числе, даст Индиге возможность принимать грузы из Киргизии, Китая и Казахстана, сообщил в понедельник на встрече с журналистами врио главы Архангельской области Александр Цыбульский.

Белкомур был задуман как кратчайший путь, связывающий промышленные районы Западной Сибири с морским портом в Архангельске. С реализацией проекта Архангельский порт претендовал вернуть себе статус главного порта Северного морского пути, который он занимал до строительства Мурманского морского порта, то есть до 1916 года.

По словам Цыбульского, ранее развитие железнодорожный сетей Заполярья предполагало строительство ветки Сосногорск – Индига. При этом актуальное решение предполагает вариант соединить по железной дороге Архангельскую область и НАО через Карпогоры, то есть протянуть ветку от основной линии Бекомура. «Есть вариант сделать железную дорогу от Карпогор в Индигу. Это в районе 500 км... В целом абсолютно нормальный, несложный рельеф, никаких особо дорогостоящих работ здесь нет», – добавил он.

Проект строительства железной дороги Карпогоры – Индига оценивается в 200 млрд рублей. Он предполагает транспортировку грузов через незамерзающий порт в Ненецком АО. «У него (порта Архангельска) будет своя номенклатура грузов. В Индиге будут грузы, которые уходят на экспорт, они сегодня до Архангельска не доходят», – добавил Цыбульский.

В частности, по его словам, через этот порт можно будет «поднимать» грузы из ряда стран ШОС. «Сегодня Киргизия стоит на пороге принятия инвестиционного решения по строительству железных дорог. Они на сегодняшний день планируют строить ее вдоль страны для того, чтобы китайские грузы перевозить через себя и дальше через территорию соседней

страны выводить уже на железнодорожную сеть. Если мы его заберем наверх, то у нас, во-первых, появляются, киргизские грузы – их не очень много, я думаю, до 5 млн тонн. Мы можем взять часть китайских грузов... Плюс мы можем взять на себя Казахстан, это предмет ежегодной договоренности на высшем уровне – транзит порядка 30-40 млн тонн угля», – сказал Цыбульский.

Источник: tass.ru, 18.05.2020

Собянин рассказал о реконструкции участка МЖД «Каланчевская–Курская»

Крупный транспортно-пересадочный узел будет построен на базе станции МЖД Москва-Каланчевская. Об этом мэр столицы Сергей Собянин рассказал 20 мая в ходе инспекции участка Москва-Пассажирская-Курская – Москва-Каланчевская, находящегося на реконструкции.

По его словам, текущая стройка поможет развитию железнодорожной инфраструктуры Москвы и послужит для запуска новых диаметров.

Реконструкция продлится до 2023 года. В результате интенсивность работы МЦД-2 увеличится в два раза, а ТПУ позволит пассажирам комфортно пересесть с одного диаметра на другой и пройти к площади трех вокзалов. Количество путей на четырехкилометровом отрезке Москва-Пассажирская-Курская – Москва-Каланчевская увеличится с двух до четырех, отметил градоначальник.

При реконструкции будут использоваться технология бесстыкового пути и виброизолирующие маты. Вдоль линии установят шумоизолирующие экраны. Эти меры должны на 40% снизить шум от дороги.

По данным столичной мэрии, реконструкция позволит сократить интервал движения по МЦД-2 с 6 до 2,5 минут и увеличить пропускную способность участка Курская–Каланчевская до 353 пар поездов в сутки.

Источник: iz.ru, 20.05.2020

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Навесной шпалоподбивочный агрегат S7 THA 8 4.0 – профессиональная техника для небольших строительных участков

Навесной шпалоподбивочный агрегат находится посередине между ручным шпалоподбивочным оборудованием и крупными высокопроизводительными шпалоподбивочными путевыми машинами. В статье представлен агрегат S7 THA 8 4.0 от компании System7 Railtechnology GmbH, отмечено его техническое оснащение, приводятся технические характеристики.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2020. – № 1/2. – S. 54-57(нем.яз.)

Проект ZuG - путь к автоматизированному планированию текущего содержания путевой инфраструктуры (Германия)

В рамках проекта ZuG (Zustandsüberwachung des Gleisumfeldes) по мониторингу состояния путевой инфраструктуры для демонстрации технологии разрабатывается система ZuG{\up 3D}. Система сопровождает всю технологическую цепочку работ по текущему содержанию железнодорожной путевой инфраструктуры от обнаружения и оценки возможных проблемных мест до автоматизированного планирования необходимых работ по текущему содержанию и ремонту и документирования выполненных мероприятий. В ходе автоматизации железнодорожных перевозок на подвижном составе устанавливаются многочисленные датчики, в том числе видеокамеры. Их можно использовать не только для обнаружения препятствий, но и для оптического сканирования путевой инфраструктуры. Последующее трехмерное моделирование и оценка данных позволяют объективно оценить потребность в текущем содержании путевой инфраструктуры. Проект реализуется при поддержке Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (BMVI) в рамках Фонда модернизации (mFUND) под руководством Федерального железнодорожного ведомства Германии (EBA) в сотрудничестве с компаниями ASCI Systemhaus GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Институтом интеллектуальных аналитических и информационных систем Фраунхофера (Fraunhofer IAIS) и кафедрой железнодорожной техники Университета Штутгарта.

Источник: ZEVrail. – 2019. – № 8. – S. 276-278, 280-284 (нем.яз.)

Динамический метод расчета горизонтальной устойчивости железнодорожного пути

Проблема горизонтальной устойчивости непрерывно сварного пути при нагреве рельса решается с помощью метода расчета, разработанного Х. Мейером, с использованием энергетического метода расчета на устойчивость. В дополнение к сопротивлению пути поперечному сдвигу (QVW) приведенный момент инерции путевой решетки I{\dn ers} определяется в качестве основного критерия для горизонтальной жесткости рельсошпальной решетки и дефектов положения пути, возникающих вследствие эксплуатационной нагрузки. Однако фактические отношения «напряжение – деформация пути» не могут быть точно воспроизведены с дискретным значением I{\dn ers}, определенным опытным путем. Также зависимое от траектории смещения нелинейное сопротивление пути поперечному сдвигу используется в расчетах Мейера в качестве постоянного значения. Еще одним недостатком энергетического метода является то, что не учитывается динамическое влияние движения поездов на горизонтальную устойчивость пути. Исследование, инициированное DB Netz AG, нацелено на разработку новых методов. В рамках данной публикации приводятся расчеты горизонтальной устойчивости железнодорожного пути, которые проводились с помощью недавно разработанного динамического метода.

Источник: ZEVrail. – 2019. – № 8. – S. 296-305(нем.яз.)

Определение продолжительности перерыва в движении для обновления стрелочных переводов (Германия)

Инфраструктурный оператор железных дорог Германии DB Netz AG совместно с компанией IVE mbH и Техническим университетом Брауншвейга (TU Braunschweig) разработал цифровой инструмент для расчета времени блокировки движения, необходимого для реконструкции стрелочного перевода.

Источник: Deine Bahn. – 2020. – № 1. – S. 44-47 (нем. яз.)

Продвижение программы модернизации мостов (Германия)

Краткая информация о планах концерна Deutsche Bahn (DB) по расширению программы модернизации железнодорожных мостов. Рональд Пофалла, член правления DB по вопросам инфраструктуры, 3 января 2020 г.

заявил о том, что в ближайшие десять лет 2000 мостов будут отремонтированы или заменены. Из 86 млрд евро, предусмотренных новым соглашением о производительности и финансировании LuFV III, 9 млрд евро планируется для данной программы. Сообщается, что с 2015 г. до конца 2019 г. в модернизацию мостов было инвестировано около 3 млрд евро в соответствии с LuFV II; за этот период было отремонтировано или обновлено 900 мостов.

Источник: Der Eisenbahningenieur. – 2020. – № 2. – S. 33 (нем. яз.)