

LDz: переходим на зеленые рельсы

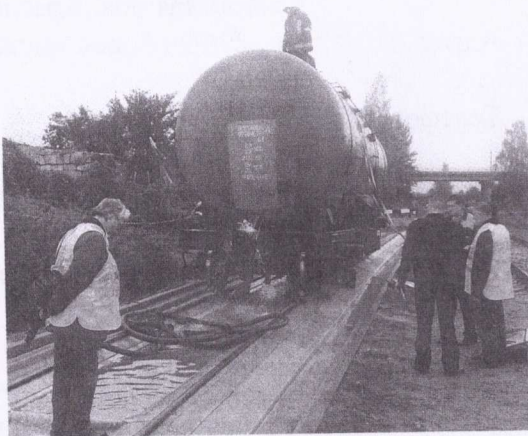
Эффективность работы железнодорожных предприятий традиционно принято оценивать по количеству перевезенных ими грузов и пассажиров. Впрочем, в последнее время не менее важным критерием оценки деятельности становится и экологическая ответственность компаний.

Миллион на экологию

Об экологической политике латвийской железнодорожной компании Latvijas dzelzceļš (LDz) говорят вполне конкретные цифры: ежегодно на различные мероприятия данной направленности расходуется около €1 млн. Работа LDz, связанная с охраной окружающей среды, выходит за контуры обеспечения выполнения требований различных нормативных актов. Несколько лет назад в рамках долгосрочной деятельности предприятия была разработана Программа защиты среды, в которую включены приоритетные для дороги мероприятия в данной сфере на период до 2020 года.

Пока что основной упор делается на предотвращение загрязнения окружающей среды, связанного с перевозкой нефтепродуктов. Особое внимание уделяется проекту по оборудованию путей специальными поддонами из стеклопластика, под которыми расположена дренажная система, отфильтровывающая воду и отработанные нефтепродукты. Специалисты компании отмечают, что с масляными загрязнениями приходится бороться не столько на пути следования, сколько на местах временной стоянки: перед светофорами, подъездами к станциям, на участках, где происходит смена локомотива или его ремонт.

Как отмечает главный специалист по охране окружающей среды LDz Марис Пойканс, в период с 2009 по 2012 год такими поддонами были оснащены восемь площадок на латвийско-белорусском направлении на станции Индра. «Многие локомотивы не соответствуют сегодняшним требованиям к охране окружающей среды, – рассказывает М. Пойканс. – В связи с чем мы устанавливаем устройства со специальными сборниками отработанного масла. К примеру, на путях станции Резекне II, в месте для отстоя локомотивов. Аналогичной системой оборудованы 48 м путей станции Резекне I, где выставляются неисправные вагоны с опасными грузами для устранения утечки груза или его перегрузки в исправный подвижной состав».



Таким образом, на данный момент на Латвийской железной дороге пути покрыты поддонами для защиты от загрязнения нефтепродуктами и другими опасными веществами в 10 местах в общей сложности на длину 504 м. Кроме сбора и утилизации утечек нефтепродуктов и других опасных веществ с помощью поддонов будут возможны и на главной сортировочной станции Рижского узла – Шкиротава. До середины 2014 года на одном из ее путей закончат строительство площадки с поддонами. В местах, менее подверженных риску загрязнения, грунт защищается от проникновения вредных веществ особыми ковриками, абсорбирующими нефтепродукты по принципу хозяйственных губок, которые меняются сразу, как только перестают впитывать масла и другие вещества. В этом году такие коврики установлены в двух местах на путях станции Шкиротава.

Кроме того, в Риге на месте бывшего локомотивного депо, где сейчас расположена дочерняя структура концерна Ritosa sastava serviss, выполняющая ремонт подвижного состава, заменены днища у емкостей для хранения топлива, почва под ними очищена, а вся площадка застелена покрытием, не пропускающим нефтепродукты в почву.

Еще одна задача предприятия в ближайшей перспективе – это решение проблемы шумоизоляции населенных пунктов, расположенных вблизи железной дороги. И в первую очередь это касается района нахождения станции Шкиротава. «В 2014 году мы решили вопрос с шумоизоляцией в Риге и на станции Шкиротава, – рассказывает главный инженер LDz Кайдо Симман. – Вдоль нее на протяжении одного километра будет возведен забор специальной конфигурации и конструкции. На реализацию этого немаловажного для компании проекта направлено €1,5 млн. Проект осуществляется в рамках и при финансовой помощи программы Европейской комиссии LIFE».

Строгое европейское законодательство и требования в отношении защиты окружающей среды стимулируют предприятие на реализацию подобных экологических проектов. В настоящее время на повестке Latvijas dzelzceļš планы по обновлению парка тягловых маневровых локомотивов, которые будут потреблять на 43% меньше топлива и на 100% – масла», – отмечает К. Симман. Кроме того, запланированная электрификация латвийского коридора Восток – Запад (подготовку к которой начнут в 2015 г.) завершат проект предположительно в 2020 г.) позволит не только перевозить грузы новым, более мощным тягловым и подвижным составом. В результате железнодорожные перевозки станут гораздо более экологичными.

ЗЕЛЕНЫМ ПРОЕКТАМ – ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ

Наталия Вострухова-Дон