

Инж. Бисер Минчев: Губим 2 млн. от кражби

в. Стандарт | 16.01.2012 | 00:00

През 2011 г. инвестирахме много в ремонти, обяснява инж. Бисер Минчев

Зимата предизвика хаос по магистралите, но "пожали" влаковете. Как се справят в железниците със студа и преспите? Кой са най-страшните "врагове" на жп мрежата? И как влаковете ще станат по-сигурни, а пътуването - по-бързо? "Стандарт" попита инж. Бисер Минчев, главен ревизор по безопасността в Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ).

- Инж. Минчев, как метеорологичните условия влияят върху безопасността и сигурността на железопътната мрежа?

- При възникване на тежки метеорологични условия (силен снеговалеж и вятър) елементи на железопътната инфраструктура биват поразени от свличащи се земни и скални маси, паднали дървета. Най-често се поврежда контактната мрежа, като с това се прекъсва нормалното електрозахранване на влаковете. Засягат се и елементи от железния път или се закриват габаритите, повреждат се и съоръжения на осигурителната техника. Всичко това блокира движещите се влакове и нарушава нормалния транспортен процес за дълъг период от време.

За периода между 17 и 20 октомври 2011 г. по тези причини - обилен снеговалеж и силни ветрове в Централния Балкан и Източна България, най-сериозни бяха пораженията в участъците от железопътната линия Велико Търново-Дъбово и Царева ливада-Габрово и Разград-Каспичан. За възстановяване на движението на влаковете експлоатационният персонал на НКЖИ работи усилено в продължение на 5 денонощия и коства допълнителни разходи на материални ресурси на компанията.

- Преди седмица пътищата бяха блокирани от обилен снеговалеж и леден вятър. Но жп линиите останаха извън обсега на жестоките критики...

- Зимата и обилният сняг не пожалиха и железопътната инфраструктура. Но компанията е подготвена за зимна обстановка, за работа в тежки условия. Имаме ясно разписана нормативна база, която регламентира работата на всяка експлоатационна единица при създадена се аварийна ситуация, така че да не бъде допуснато произшествие или инцидент. Считам, че благодарение на подготовката, професионализма и дисциплинираността на експлоатационния персонал се справихме добре през тежките празнични дни - 6, 7 и 8 януари. И не допуснахме големи нарушения на графика за движение на влаковете. Много сериозна беше обстановката в Балкана, в участъците Дъбово-Велико Търново, Царева Ливада-Габрово и Столник-Златица.

- Кой са основните събития, които влияят на безопасността при железопътния превоз?

- Едни от тежките събития са дерайлиранията на подвижен жп състав, което води до разрушаване на железния път, повреди по механиката на локомотивите и вагоните и прекъсване на движението за дълъг период от време в този участък. През 2011 г. са възникнали 6 дерайлирания в междугария, като най-тежкото се случи на 3 октомври в междугарието Червен бряг-Кунино. Тогава шест вагона от състава на товарен влак дерайлираха (излязоха от релсите) и разрушиха 1300 м железен път. Движението по единия път от двойната жп линия бе спряно за 2 денонощия. Причината беше неправилно разположение на насипния товар във вагоните.

Пожарите във влака са друг вид произшествия, които застрашават сигурността на пътниците и водят до големи материални щети. През 2011 г. са регистрирани 15 запалвания в локомотиви и вагони. Част от тях не са прераснали в пожар, но на 20 юли в 17,20 ч в междугарието Ресен-Лесичери се запали локомотивът, който обслужва бързия влак номер 2615, движещ се между София и Русе. Пожарът се разпространи и обхвана първите два вагона на влака. Пострадали нямаше, но материалните щети бяха доста големи.

- Сблъсъци между коли и влакове на жп прелези продължават да взимат жертви...

- Важно място в безопасността на транспорта - железопътен и пътен, са ударите при пресичане на жп прелези. Неслучайно новите линии за скорост до 160 км/ч се пресичат на различни нива с пътя за колите и хората. През 2011 г. имаше 15 удара между влакове и преминаващи пътни превозни средства през прелези, които са били сигнализирани, че приближава влак, и са били охранявани съгласно изискванията на нормативните документи. При 6 от тези удари са пострадали хора - 10 души са ранени и четирима са убити.

Най-фрапиращите случаи са станали на прелез в междугарието Трявна-Плачковци на 30 юли, когато лек автомобил преминава през прелеза нерегламентирано и бива ударен от пътнически влак, при което са ранени шофьорът и две пътнички, и ударът на прелез в междугарието Дойренци-Летница на 19 май 2011 г., когато товарен автомобил, натоварен с дърва, преминава при задействана звукова и светлинна сигнализация и е ударен от дизелова мотриса, като бяха ранени 5 човека.

- Има още по-страшни инциденти - самоубийци се хвърлят под влака...

- Да, така е, 99 човека са ударени или прегазени от влак. Голяма част от случаите са самоубийства или опити за самоубийство.

Докато се извършват необходимите действия от следствените органи, влакът чака и натрупва голямо закъснение, което струва пари и нерви за пътниците. Не малко са случаите, когато машинистите са сменяни, тъй като не са в състояние да продължат движението заради стреса от създалата се ситуация.

- Бихте ли сравнили с предишни години състоянието на железния път, контактната мрежа и осигурителната техника?

- Приоритет на НКЖИ е безопасното придвижване на пътници и товари и цялата дейност на компанията е насочена в тази посока. В момента състоянието на жп инфраструктурата гарантира безопасност и регламентираните скорости в различните участъци. За това допринесоха ремонтните дейности, които се извършиха през 2011 г., наред с новите трасета, които се изграждат по европейските програми. Със средства от капиталовия трансфер през 2011 г. се постаряхме да изградим не малко отсечки. Едната от тях е Делян-Дупница, втората е Радунци-Търново, където заварихме два тунела в много тежко състояние. Освен това ремонтирахме отсечките Бов-Лакатник, Долно Камарци-Макоцево и в момента се завършва Елисейна-Зверино.

Отделно имаме процедури за обрушвания на скали, отрежавяване, както и ремонт на съоръжения.

Регулирани бяха 1329 км контактна мрежа, 2200 въздушни стрелки, 456 коловози в гарите, с което се намали сериозно времето на закъснение на влаковете по причина контактна мрежа. За повишаване нивото на безопасност се подновиха и оборудваха 7 ръчни и несъоръжени прелеза, а на 66 бяха подменени шосейните светофари с трети фар, гарантиращи по-качествена информация към водачите на МПС. Въведени в експлоатация са 5 нови гарови централизации, 2 от които компютърни, които са с висок клас на безопасност.

- Известно е, че компанията търпи огромни загуби от кражби. Разкажете какво се краде най-много, което застрашава безопасността на пътниците?

- ДП "НКЖИ" търпи огромни загуби, причинени от кражби на жп материали. Крадат се действащи съоръжения от осигурителната и телекомуникационна техника, съоръженията за електрозахранване и енергетика (контактна мрежа), железопътни релси, стрелкови части, скрепителни елементи и всякакви метални части, които могат да бъдат предадени в складовете за вторични суровини. Посегателства се извършват от железен път в участъци с интензивно влаково движение, което носи голяма опасност за пътниците.

- Какви са щетите от кражби на материали и апаратура?

- За 2010 г. са регистрирани 1269 кражби на стойност 2 542 247 лв., без да се отчитат разходите за материали и труд. За 2011 г. са регистрирани 1120 кражби на стойност 1 858 473 лв., което е с около 27% по-малко спрямо щетите през 2010 г.

Таня Киркова

ВИЗИТКА

Инж. Бисер Минчев е главен ревизор по безопасността в НКЖИ от 7 март 2011 г. Преди това е бил началник отдел "КСБ" и главен инспектор в Главна дирекция "Железопътна инспекция" в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС); инспектор по сигурността на електросъоръженията в ПСТЕ "София" към НКЖИ; електромеханик в "Електротехническа секция" - София към НКЖИ; главен директор на Главна дирекция "Железопътна инспекция" в МТИТС.

Стр. 15

Работим денонощно, за да не ни изненада зимата

Губим 2 млн. от кражби

През 2011 г. инвестирахме много в ремонти, обяснява инж. Бисер Минчев

Зимата предизвика хаос по магистралите, но "пожали" влаковете. Как се справят в железниците със студа и пресипите? Кои са най-страшните "врагове" на жп мрежата? И как влаковете ще станат по-сигурни, а пътуването - по-бързо? "Стандарт" попита инж. Бисер Минчев, главен ревизор по безопасността в Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ).

- Инж. Минчев, как метеорологичните условия влияят върху безопасността и сигурността на железопътната мрежа?

- При възникване на тежки метеорологични условия (силен снеговалеж и вятър) елементи на железопътната инфраструктура биват поразени от свличачи се земи и скални маси, паднали дървета. Най-често се поврежда контактната мрежа, като с това се прекъсва нормалното електрозахранване на влаковете. Засягат се и елементи от железния път или се закриват габаритите, повреждат се и съоръжения на осигурителната техника. Всичко това блокира движението се влакове и нарушава нормалния транспортен процес за дълъг период от време.

За периода между 17 и 20 октомври 2011 г. по тези причини - обилен снеговалеж и силни ветрове в Централния Балкан и Източна България, най-сериозни бяха пораженията в участъците от железопътната линия Велико Търново-Дъбово и Царева ливада-Габрово и Разград-Каспичан. За възстановяване на движението на влаковете експлоатационният персонал на НКЖИ работи усилено в продължение на 5 денонощия и коства допълнителни разходи на материални ресурси на компанията.

- Преди седмица пътищата бяха блокирани от обилен снеговалеж и леден вятър. Но жп линията останаха извън обсега на жестоките критики...

- Зимата и обилният сняг не пожалиха и железопътната инфраструктура. Но компанията е подготвена за зима обстановка, за работа в тежки условия. Имаме ясно разписана нормативна база, която регламентира работата на всяка експлоатационна единица при създадена се аварийна ситуация, така

че да не бъде допуснато произшествие или инцидент. Считаю, че благодарение на подготовката, професионализма и дисциплинираността на експлоатационния персонал се справихме добре през тежките празнични дни - 6, 7 и 8 януари. И не допуснахме големи нарушения на графика за движение на влаковете. Много сериозна

беше обстановка в Балкана, в участъците Дъбово-Велико Търново, Царева Ливада и Габрово и Столик-Златица.

- Кои са основните събития, които влияят на безопасността при железопътния превоз?

- Едни от тежките събития са дерайлиранията на подвижен жп състав, което води до разрушаване на железния път, повреди по механиката на локомотивите и вагоните и прекъсване на движението за дълъг период от време в този участък. През 2011 г. са възникнали 6 дерайлирования в междугария, като най-тежкото се случи на 3 октомври в междугария Червен бряг-Кунино. Тогава шест вагона от състава на товарен влак дерайлираха (излязоха от релсите) и разрушиха 1300 м железен път. Движението по единия път от двойната жп линия бе спряно за 2 денонощия. Причината беше неправилно разположение на наспиния товар във вагоните.

Пожарите във влака са друг вид произшествие, които застрашават сигурността на пътищата и водят до големи материални щети. През 2011 г. са регистрирани 15 запалвания в локомотиви и вагони. Част от тях не са прераснали в пожар, но на 20 юли в 17,20 ч в междугариято Ресен-Лесичери се запали локомотивът, който обслужва бързия влак номер 2615, движещ се



ФОТО ЕМОНА ЦОНЧЕВА

ВИЗИТКА

Инж. Бисер Минчев е главен ревизор по безопасността в НКЖИ от 7 март 2011 г. Преди това е бил началник отдел "КСБ" и главен инспектор в Главна дирекция "Железопътна инспекция" в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС); инспектор по сигурността на електро-съоръженията в ПСТЕ "София" към НКЖИ; електромеханик в "Електротехническа секция" - София към НКЖИ; главен директор на Главна дирекция "Железопътна инспекция" в МТИТС.

между София и Русе. Пожарът се разпространи и обхвана първите два вагона на влака. Пострадали нямаме, но материалните щети бяха доста големи.

- Сблъсъци между коли и влакове на жп прелези продължават да взимат жертви...

- Важно място в безопасността на транспорта - железопътен и пътен, са ударите при пресичане на жп прелези. Неслучайно новите линии за скорост до 160 км/ч се пресичат на различна нива с пътя за колите и хората. През 2011 г.

имаше 15 удара между влакове и преминаващи пътни превозни средства през прелези, които са били сигнализиран, че приближава влак, и са били охранявани съгласно изискванията на нормативните документи. При 6 от тези удари са пострадали хора - 10

души са ранени и четирима са убити. Най-фаталните случаи са станали на прелез в междугария Трявна-Плачковци на 30 юли, когато лек автомобил преминава през прелеза нерегистрирано и бива ударен от пътнически влак, при което са ранени шофьорът и две пътници, и ударът на прелез в междугариято Дойрени-Летница на 19 май 2011 г., когато товарен автомобил, натоварен с дърва, преминава при действаща звукова и светлинна сигнализация и е ударен от дизелов мотриса, като бяха ранени 5 човека.

- Има още по-страшни инциденти - самоубийци се хвърлят под влака...

- Да, така е, 99 човека са ударени или прегазени от влак. Голяма част от случаите са самоубийства или опити за самоубийство.

- Докато се извършват необходимите действия от следствените органи, влакът чака и натрупа

голямо закъснение, което струва пари и нерви за пътниците. Не малко са случаите, когато машинистите са сменяни, тъй като не са в състояние да продължат движението заради стреса от създалата се ситуация.

- Бихте ли сравнили с предишните години състоянието на железния път, контактната мрежа и осигурителната техника?

- Приоритет на НКЖИ е безопасното придвижване на пътища и товари и цялата дейност на компанията е насочена в тази посока. В момента състоянието на жп инфраструктурата гарантира безопасност и регламентираните скорости в различните дейности, които са извършвани през 2011 г., наред с новите трасета, които се изграждат по европейските програми. Със средства от капиталовия трансфер през 2011 г. се поставихме да изградим не малко отсечки. Едната от тях е Делян-Дупница, втората е Радунци-Търново, където заварирахме два тунела в много тежко състояние. Освен то-

ва ремонтираме отсечките Бов-Лакатник, Долно Камарци-Макоцево и в момента се завършва Елсейна-Звездино.

Отделно имаме процедури за обрушвания на скали, омрежаване, както и ремонт на съоръжения.

Регулирани бяха 1329 км контактна мрежа, 2200 въздушни стрелки, 456 колзови в гарите, с което се намали сериозното време на закъснение на влаковете по причина контактна мрежа.

За повишаване нивото на безопасност се поднови и оборудваха 7 ръчни и несъоръжени прелеза, а на 66 бяха подменени шосейните светофари с трети фар, гарантиращи по-качествена информация към водачите на МПС. Въведени в експлоатация са 5 нови гарови централизации, 2 от които компютърни, които са с висок клас на безопасност.

- Известно е, че компанията търпи огромни загуби от кражби. Разкажете какво се краде най-много, което застрашава безопасността на пътищата?

- ДП "НКЖИ" търпи огромни загуби, причинени от кражби на жп материали. Крадат се действително съоръжения от осигурителната и телекомуникационна техника, съоръженията за електрозахранване и енергетиката (контактна мрежа), железопътни релси, стрелкови части, скрепителни елементи и всякакви метални части, които могат да бъдат предадени в складовите за вторични суровини. Посегателства се извършват от железен път в участъци с интензивно влаково движение, което носи голяма опасност за пътищата.

- Какви са щетите от кражби на материали и апаратура?

- За 2010 г. са регистрирани 1269 кражби на стойност 2 542 247 лв., без да се отчитат разходите за материали и труд. За 2011 г. са регистрирани 1120 кражби на стойност 1 858 473 лв., което е с около 27% по-малко спрямо щетите през 2010 г.

Тяна КИРКОВА