

Инж. Бисер Минчев: България е на едно от първите места по брой загинали на железопътни прелези

Бисер Минчев, главен ревизор по безопасност в НКЖИ

www.focus-news.net | 07.06.2012 | 12:23

Водещ: Днешният ден, 7 юни, е Международен ден за безопасното преминаване на жп-прелезите. Инж. Минчев, нека първо да започнем с това - колко са прелезите в мрежата на „Железопътна инфраструктура“?

Бисер Минчев: Интересното е, че инфраструктурата на Република България е на първо място в ЕС по процент на охраняеми жп прелези. В мрежата на Националната компания „Железопътна инфраструктура“ има 788 железопътни прелези, от които 654 от тях са с автоматични бариери, електрически или ръчни и 268 са с автоматична прелезна сигнализация, т. е., без бариери, но охраняеми, със светлинна и звукова сигнализация.

Водещ: А неохраняемите? Каква е ситуацията при тях?

Бисер Минчев: Неохраняемите са около 17 процента. Тук се има предвид, че неохраняеми прелези са тези, на които няма бариери или сигнализация, но те са пък охранени с пътни знаци.

Водещ: Каква е статистиката относно инцидентите на прелезите в България?

Бисер Минчев: За съжаление, въпреки, че ние сме един от лидерите по оборудвани и обезопасени прелези в Европа, сме и един от лидерите по брой загинали и ранени граждани на тези прелези. Средно по 6 души загиват и още толкова са ранени в тези конфликтни точки. Аз трябва да кажа, че това е една от най-конфликтните точки в железопътната инфраструктура, там, където на едно ниво се пресича железопътна линия и шосеен път.

Водещ: Можем ли да посочим районите, в които най-често са регистрирани подобни инциденти?

Бисер Минчев: Различни са районите. Но прави впечатление прелез на Чинтулово, това е междугарието Сливен – Чинтулово, Враца – Бели извор. Имаме и други, но не може да се каже, че има концентрация на ПТП специално на дадени прелези. Но Вие знаете, колкото са по-натоварени прелезите, толкова повече вероятността да се случи инцидент е по-голяма.

Водещ: И агресивното поведение на шофьорите се отразява на жп-инфраструктурата.

Бисер Минчев: Трябва да Ви кажа, че точно това е проблемът. И всъщност, по вина на компанията ние убит гражданин или шофьор на МПС нямаме. Всичките убити граждани са по вина на това, че самите шофьори преминават през затворените бариери, т. е., покрай тях или там, където е автоматична прелезна сигнализация, при задействана такава. Решава, преминава и, за съжаление, някой път се случва най-лошото.

Водещ: Какви щети търпи компанията от тези инциденти?

Бисер Минчев: Първо трябва да кажа, че по отношение на стреса, който се предизвиква в локомотивните машинисти, говоря този път от страна на превозвачите, е сериозен стресът. Отделно, компанията търпи щети по отношение на това, че не изпълнява графика за движението на влаковете. Тъй като в този момент, при такава ситуация, се прекъсва движението по тази линия. Докато дойдат органите на МВР, следствените органи, докато се проведе цялото разследване. Отделно имаме и при някои от ситуациите и щети по наши съоръжения. От факт, това, че когато влак удари колата, при това движение, докато спре влакът, се повреждат и наши съоръжения. Не са кой знае какви щетите, но самата ситуация е много неприятна.

Водещ: Можем ли да характеризираме основните причини за инцидентите на жп прелезите в България?

Бисер Минчев: Основна причина е това, че ние не спазваме правилата за движение на МПС. Т. е., там, където има прелез, има спусната бариера или има прелезна сигнализация, която работи, ние решаваме, че в един момент можем да преминем и си поемаме отговорността

като водачи. Да, ама някой път се оказва така, че не сме преценили обстановката. И всъщност едно бързане и едно, както Вие се изразихте много правилно, агресивно поведение на водачите, води до смърт, не само на самия водач, но и на хората, които се возят.

Водещ: Неспазването на закона по пътищата явно е една от основните причини...

Бисер Минчев: Основна причина. И ние за тази цел започнахме едно поетапно поставяне на видеонаблюдение на някои от прелезите. Имаме около 16-ина прелеза вече, които са оборудвани, по-натоварени, в различни райони на инфраструктурата. И малко по малко ще започнем да оборудваме и другите, за да ... Първо, има психологически ефект това, един шофьор, като знае, че е наблюдаван, че има видеокамера. Второ, имаме и материал, който би ни защитил после и пред следствието.

Водещ: Т. е., на 16 прелеза в страната има видеонаблюдение?

Бисер Минчев: То започна да се изгражда от преди 4-5 години. Но Вие знаете, че всичко е свързано с финансови средства и ние нямаме този ресурс от един път да оборудваме голяма бройка.

Водещ: Можете ли да се ангажирате с това, до кога и на другите прелези ще бъде монтирано такова видеонаблюдение?

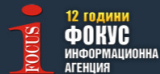
Бисер Минчев: Не, не мога да се ангажирам с точни дати, месеци или години. Но това е една точка от политиката, която компанията провежда по отношение на тези конфликтни точки. Това е едната мярка, която ще прави компанията. Другото, с новите проекти да има пресичане на две нива вече, да не е на едно ниво. Т. е., да започнат поетапно да отпаднат прелези. И третият, там, където нямаме възможност и няма финансиране за пресичане на две нива, неохраняемите прелези да бъдат преоборудвани със сигнализация или с бариери, да се вкарва нова техника. И да се надяваме, че в един момент и културата на водачите ще достигне и тя такова ниво, че поне ще намалее до минимум тези произшествия.

Водещ: И в края на нашия разговор, как безопасно да преминаваме през жп прелезите?

Бисер Минчев: Спазвайки правилата. Колкото и време да ни отнеме, колкото и да считаме, че чакаме дълго на даден прелез, там, където е сигнализиран и ни свети сигнализацията, бариерата ни е долу, ние просто трябва да си изчакаме докато премине влакът. Давам ви пример в междугарието Летница – Дойренци, в 13 и 55 вчера стана такъв удар между пътнически влак и лека кола с водач, който е 19-годишно момче. По данни на машиниста, тъй като пътят там върви успоредно с железопътната линия, той се е движел заедно с влака и в последния момент, при задействана автоматична прелезна сигнализация, преминава пред влака. Влакът го удря. За радост, жив е водачът, с контузия на главата е само. Но, ето Ви един пример, за мен това е абсолютно безотговорно поведение от страна на водач на МПС. Такъв подобен пример имахме миналата година в междугарието Враца – Бели извор. Там също такова едно състезание имаше между лека кола и бързия влак. И там завърши с удар, но с жертви.

Водещ: В края на разговора да си пожелаем такива инциденти да не се случват.

Бисер Минчев: Дано. И то на днешния ден. Честваме го. И считам, че така като се говори за това нещо и не само в такъв ден, има значение. И може би хората ще го осмислят.

за своя iPad / iPhone
<http://itunes.apple.com>

App Store

12:34 | 07.06.2012
Четвъртък[Начало](#) [Институции](#) [Политика](#) [Икономика](#) [Финанси](#) [Национална сигурност](#) [Полиция](#) [Здравеопазване](#) [Страната](#) [Общество](#) [Култура](#) [Трафик](#) [Световна криза](#) [Европейски съюз](#) [Балкани](#) [Свят](#)

Мнение

Размер на шрифта :



Ижк. Бисер Минчев: България е на едно от първите места по брой загинали на железопътни прелези

07 юни 2012 | 10:05 | Радио "Фокус"

[Начало / Мнение](#)

Бисер Минчев, главен реви́зор по безопасност в НСКИ

Водещ: Днешният ден, 7 юни, е Международен ден за безопасното преминаване на жп-прелезите. Ижк. Минчев, нека първо да започнем с това - колко са прелезите в мрежата на „Железопътна инфраструктура“?

Бисер Минчев: Интересното е, че инфраструктурата на Република България е на първо място в ЕС по процент на охранявани жп прелези. В мрежата на Националната компания „Железопътна инфраструктура“ има 788 железопътни прелези, от които 654 от тях са с автоматични барieri, електронски или ръчни и 268 са с автоматична прелезна сигнализация, т. е., без барieri, но охранявани, със светлинна и звукова сигнализация.

Водещ: А неохраняемите? Каква е ситуацията при тях?

Бисер Минчев: Неохраняемите са около 17 процента. Тук се има предвид, че неохраняеми прелези са тези, на които няма барieri или сигнализация, но те са пък охранявани с пътни знаци.

Водещ: Каква е статистиката относно инцидентите на прелезите в България?

Бисер Минчев: За съжаление, въпреки, че ние сме един от лидерите по оборудвани и безопасни прелези в Европа, сме и един от лидерите по брой загинали и ранени граждани на тези прелези. Средно по 6 души загиват и още толкова са ранени в тези конфликтни точки. Аз трябва да кажа, че това е една от най-конфликтните точки в железопътната инфраструктура, там, където на едно ниво се пресича железопътна линия и шосеен път.

Водещ: Можем ли да посочим районите, в които най-често са регистрирани подобни инциденти?

Бисер Минчев: Различни са районите. Но прави впечатление прелез на Чинтулово, това е междугарийно Сливен – Чинтулово, Враца – Бели извор. Имаме и други, но не можа да се каже, че има концентрация на ПТП специално на дадени прелези. Но Вие знаете, колкото са прелезите, толкова са и инцидентите.

Водещ: И агресивното поведение на шофърите се отразява на жп-инфраструктурата.

Бисер Минчев: Трябва да Ви кажа, че точно това е проблемът. И в същност, по вина на компанията ние убит граждани или шофьор на МПС нямаме. Всичките убити граждани са по вина на това, че самите шофьори преминават през затворените барieri, т. е., покрай тях или там, където е автоматична прелезна сигнализация, при задействана такава. Решава, преминава и, за съжаление, нкой път се случва най-лошото.

Водещ: Какви щети търпи компанията от тези инциденти?

Бисер Минчев: Първо трябва да кажа, че по отношение на стреса, който се предизвиква в локомотивните машинисти, говоря този път от страна на превозвачите, е сериозен стресът. Отделно, компанията търпи щети по отношение на това, че не изпълнява графика за движението на влаковете. Тъй като в този момент, при такава ситуация, се прекъсва движението по тази линия. Догато дойдат органите на МВР следствените органи, докато се проведе цялото разследване. Отделно имаме и при някои от ситуациите и щети по наши съоръжения. От факт, това, че когато влак ударя колата, при това движение, докато спре влакът, се поуредат и наши съоръжения. Не са кой знае какви щетите, но самата ситуация е много неприятна.

Водещ: Можем ли да характеризираме основните причини за инцидентите на жп прелезите в България?

Бисер Минчев: Основна причина е това, че ние не спазваме правилата за движение на МПС. Т. е., там, където има прелез, има спусната барiera или има прелезна сигнализация, която работи, ние решаваме, че в един момент можем да преминем и си поемаме отговорността като водачи. Да, ама нкой път се оказва така, че не сме преценили обстановката. И в същност едно бързано и едно, както Вие се изразихте много правилно, агресивно поведение на водачите, води до смърт, не само на самия водач, но и на хората, които се возят.

Водещ: Неспазването на закона по пътищата ето е една от основните причини.

Бисер Минчев: Основна причина. И ние за тази цел започнахме едно поетапно поставяне на видео наблюдение на някои от прелезите. Имаме около 16-ина прелеза вече, които са оборудвани, по-натоварени, в различни райони на инфраструктурата. И малко по малко ще започнем да оборудваме и другите, за да ... Първо, има психологически ефект това, един шофьор, като знае, че е наблюдаван, че има видеокамера. Второ, имаме и материал, който би ни защитил после и пред следствието.

Водещ: Т. е., на 16 прелеза в страната има видео наблюдение?

Бисер Минчев: То започна да се изгражда от преди 4-5 години. Но Вие знаете, че всичко е свързано с финансови средства и ние нямаме този ресурс от един път да оборудваме голяма бройка.

Водещ: Можете ли да се ангажирате с това, до кога и на другите прелези ще бъде монтирано такова видео наблюдение?

Бисер Минчев: Не, не мога да се ангажирам с точни дати, месеци или години. Но това е една точка от политиката, която компанията провежда по отношение на тези конфликтни точки. Това е една точка, която ще прави компанията. Другото, с новите проекти да има пресичане на две нива вече, да не е на едно ниво. Т. е., да започнат поетапно да отпадат прелези. И третият, там, където имаме възможност и няма финансове за пресичане на две нива, неохраняемите прелези да бъдат оборудвани със сигнализация или с барieri, да се въведе нова техника. И да се надяваме, че в един момент и културата на водачите ще достигне и тя такова ниво, че поне ще намалее до минимум тези Происшествия.

Водещ: И в края на нашия разговор, как безопасно да преминаваме през жп прелезите?

Бисер Минчев: Спазвайки правилата. Колкото и време да ни отнеме, колкото и да считаме, че чакаме дълго на даден прелез, там, където е сигнализиран и ни свети сигнализацията, барieraта ни е долу, ние просто трябва да си изчакаме докато премине влакът. Давам ви пример в междугарийно Лепница – Дойреници, в 13 и 55 часа става такъв удар между пътнически влак и лека кола с водач, който е 19-годишно момче. По данни на машиниста, тъй като пътят там вървял успоредно с железопътната линия, той се е движел заедно с влака и в последния момент, при задействана автоматична прелезна сигнализация, преминава пред влака. Влакът го ударя. За радост, жив е водачът, с контузия на главата е само. Но, ето Ви един пример, за мен това е абсолютно безотговорно поведение от страна на водач на МПС. Такъв подобен пример имаме миналата година в междугарийно Враца – Бели извор. Там също такова едно състезание имаше между лека кола и бързия влак. И там завърши с удар, но с жертви.

Водещ: В края на разговора да си пожелаем такива инциденти да не се случват.

Бисер Минчев: Даю. И то на днешния ден. Честваме го. И считам, че така като се говори за това нещо и не само в такъв ден, има значение. И може би хората ще го осмислят.

Цветелина ГИШИКОВА

Всички мнения, оценки и твърдения, изказани в интервютата от разваят лични вярвания и „Фокус“ не носи отговорност за тях

© 2012 Всички права запазени. Позоваването на Информационна агенция "Фокус" е задължително!

Сподели в : Sveip



Facebook



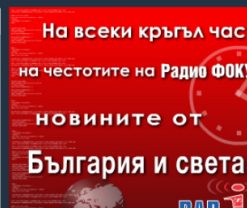
Twitter



Информационна Агенция "Фокус" © 2012

[Начало](#) | [Услуги](#) | [Архив](#) | [Партньори](#) | [Банери](#) | [За нас](#) | [Контакти](#) [Follow @FOCUSBG](#)

Информационна агенция "Фокус" © 1999 - 2012



Галерия



Последни мнения

Красимир Узунов: Перспективата на

„Фокус“ е да продължи да с

07 юни 2012 | 11:39 | Радио "Фокус"

Валентин Радев за това кой е виновен за

експлозията край "Ге

07 юни 2012 | 10:32 | ТВ 7, "Добро утро, България"

Филип Златанов: Служителката от

Министерство на отбраната се

07 юни 2012 | 10:06 | Радио "Фокус"

Ижк. Бисер Минчев: България е на едно от

първите места по бр

07 юни 2012 | 10:05 | Радио "Фокус"

Иван Костов за бъдещето на Синята

коалиция

07 юни 2012 | 09:13 | Нова телевизия, "Здравей,

България"

Ролетни Гаражни Врати

Производство и експресен монтаж И на

изплащане - 02 9310937

www.lorcompany.com

Навиваеми гаражни врати

10% отстъпка за гаражни врати +3%

отстъпка-Поляни клиенти-30.06

www.sarex.bg.com

Принтиращи Технологии

За вашите нужди от принтиране!

Висококачествено оборудване

www.aron-printing.bg

Реклами от Google