

Внимание, иде влак!

Първи в ЕС сме по охраняеми жп прелези и катастрофи на тях

в. Стандарт | 06.06.2012 | 00:01

По 6 души загиват годишно, за над 90% от инцидентите са виновни шофьорите
Утре за четвърта поредна година НК "Железопътна инфраструктура" се включва в световното отбелязване на Международния ден за безопасност на жп прелезите.

Кампанията е съвместна инициатива на организацията International Level Crossing Awareness Day (ILCAD), железопътния и автомобилния сектор на над 45 страни в света.

Целта на инициативата е да покаже, че инцидентите може да бъдат избегнати, като се ограничи агресивното поведение на участниците в движението при преминаване на жп прелезите. Статистиката сочи, че все повече от тях преминават на спуснати бариери, като средно на всеки 9 дни стават произшествия на жп прелези.

Парадокс! България държи първото място в Европейския съюз по процент на охраняемите жп прелези. И въпреки това е сред страните с най-много инциденти на жп прелези в общността.

Да - според статистиката в мрежата на НК "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) работят 788 жп прелеза. От тях 654 са охраняеми - т.е., оборудвани с устройства, осигуряващи безопасното преминаване на всички пътни превозни средства през прелеза. Така 386 (49%) от всички прелези в България са съоръжени с автоматични електрически или ръчни бариери, а 268 (34%) - с автоматични прелезни сигнализациии. Дори държавата с най-голяма гъстота на жп мрежата в цяла Европа - Германия отстъпва по този показател на НКЖИ (виж Таблица 2).

В същото време жп мрежата на НКЖИ е с най-малко неохраняеми прелези сред всички жп мрежи в целия ЕС - само 17%. Докато водачите в Германия трябва да отворят очите си на 4 при преминаването на 47% от прелезите в своята страна, а унгарците трябва да треперят на 49%.

С това положителното в статистиката на НКЖИ се изчерпва. Защото освен че е лидер по охраняеми прелези в ЕС, България заема и челното място и като страната с най-много инциденти на тези пресечни между шосейния и жп транспорт точки.

Според "черната" статистика на всеки 100 прелеза у нас се случват по 2,7 "внезапни срещи" между влак и пътно превозно средство (ППС). След нас са същите тези страни Унгария (с 2,01 катастрофи на 100 прелеза) и Германия (само с 0,67 удара на неохраняеми прелези).

В резултат на тези нерегламентирани срещи по жп прелезите у нас загиват средно по 6 души годишно. Толкова е и броят на тежко ранените.

Какви са причините за това парадоксално несъответствие между броя на охраняемите жп прелези у нас и броя на катастрофите?

Данните на Пътната полиция сочат, че за 90% от инцидентите на жп прелезите са виновни участниците в движението, пресичащи железопътните линии - т.е. водачите на МПС, ППС с животинска тяга, велосипедисти и пешеходци. Което ще рече, че те често правят опити да пресичат жп прелезите,

без да им пука от спуснатите бариери

и/или задействаните автоматични прелезни сигнализациии, указващи приближаването на влак. Опити, някои от които са неуспешни и завършват в болницата и дори в гробищата. Защото незначителното на правилата е равностойно на опит за самоубийство.

Освен риск за живота и здравето на нарушителите всеки инцидент на жп прелез носи и сериозни материални щети на НКЖИ, а това ще рече - и на обществото: счупени бариери, повредени сигнализационни устройства и блокиране на движението на влаковете със сериозни последствия за пътуващите в тях, които отчитат сериозни закъснения за работа,

училище и т.н. Това са резултатите от липсата на дисциплина от водачите и пешеходците, които не спазват правилата при преминаване през жп прелез.

Белчо Цанев

Стр. 18

Първи в ЕС сме по охраняеми жп прелези и катастрофи на тях

Утре за четвърта поредна година НК "Железопътна инфраструктура" се включва в световното отбелязване на Международния ден за безопасност на жп прелезите. Кампанията е съвместна инициатива на организацията International Level Crossing Awareness Day (ILCAD), железопътния и автомобилния сектор на над 45 страни в света.

Целта на инициативата е да покаже, че инцидентите може да бъдат избегнати, като се ограничи агресивното поведение на участниците в движението при преминаване на жп прелезите. Статистиката сочи, че все повече от тях преминават на спуснати бариери, като средно на всеки 9 дни стават произшествия на жп прелези.

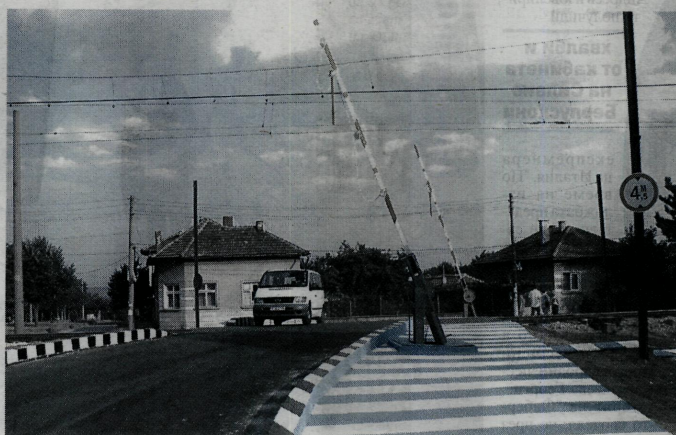


Не всички водачи изчакват пред спуснатите бариери, затова на всеки 9 дни стават катастрофи на жп прелези у нас

Внимание, иде влак!

Един от модернизиранията от НКЖИ жп прелези - в гр. Борово, Русенско

ФОТО БЕЛЧО ЦАНЕВ



По 6 души загиват годишно, за над 90% от инцидентите са виновни шофьорите

прелезите са виновни участниците в движението, пресичащи железопътните линии - т.е. водачите на МПС, ППС с животинска тяга, велосипедисти и пешеходци. Което ще рече, че те често правят опити да пресичат жп прелезите,

без да им пука от спуснатите бариери

и/или задействаните автоматични прелезни сигнализиции, указващи приближаването на влак. Опити, някои от които са неуспешни и завършват в болницата и дори в гробищата. Защото незачитането на правилата е равносилно на

опит за самоубийство. Освен риск за живота и здравето на нарушителите всеки инцидент на жп прелез носи и сериозни материални щети на НКЖИ, а това ще рече и на обществото: ступени бариери, повредени сигнализационни устройства и блокиране на движението на влаковете със сериозни последици за пътуващите в тях, които отчитат сериозни закъснения за работа, училище и т.н. Това са резултатите от липсата на дисциплина от водачите и пешеходците, които не спазват правилата при преминаване през жп прелез.

Страницата подготви Белчо ЦАНЕВ

Парадокс! България държи първото място в Европейския съюз по процент на охраняемите жп прелези. И въпреки това с сред страните с най-много инциденти на жп прелези в общността. Да - според статистиката в мрежата на НК "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) работят 788 жп прелеза. От тях 654 са охраняеми - т.е., оборудвани с устройства, осигуряващи безопасното преминаване на всички пътни превозни средства през прелеза. Така 386 (49%) от всички прелези в България са съоръжени с автоматични електрически или ръчни бариери, а 268 (34%) - с автоматични прелезни сигнализиции. Дори държавата с най-голяма гъстота на жп мрежата в цяла Европа -

Германия отстъпва по този показател на НКЖИ

(виж Таблица 2).

В същото време жп мрежата на НКЖИ е с най-малко неохраняеми прелези сред всички жп мрежи в целия ЕС - само 17%. Докато водачите в

Германия трябва да отварят очите си на 4 при преминаването на 47% от прелезите в своята страна, а унгарците трябва да треперят на 49%.

С това положителното в статистиката на НКЖИ се изчерпва. Защото освен че е лидер по охраняеми прелези в ЕС, България заема и челното място и като страна с най-много инциденти на тези пресечни между шосейния и жп транспорт точки.

Според "черната" статистика на всеки 100

прелеза у нас се случват по 2,7 "внезапни среци" между влак и пътно превозно средство (ППС). След нас са същите тези страни Унгария (с 2,01 катастрофи на 100 прелеза) и Германия (само с 0,67 удара на неохраняеми прелези).

В резултат на тези неурегламентирани среци по жп прелезите у нас загиват средно по 6 души годишно. Толкова е и броят на тежко ранените.

Какви са причините за това парадоксално несъответствие между

броя на охраняемите жп прелези у нас и броя на катастрофите?

Данните на Пътната полиция сочат, че за 90% от инцидентите на жп

Статистика за произшествията на жп прелези:

Година	Брой	Убити	Ранени	Общо
2009	5	4	1	5
2010	16	7	9	16
2011	22	5	11	16
до 01.06.2012	18	3	9	12

Процент на охраняемите жп прелези

Страни	С бариери	С автоматични сигнализиции
България	49	34
Германия	46	7
Унгария	20	31

Подменят бариерите

Като компания, призвана да осигурява безопасност на превозите, НКЖИ полага усилия да намали инцидентите, като интензивно подменя прелезни устройства и настилки. Главната тежест в дългосрочната програма на компанията заема рехабилитацията на физически и морално остарелите автоматични прелезни устройства. Друга насока, в която полага усилия компанията, е подмяната на ръчните бариери с автоматични прелезни устройства.

През последните 3 г. - 2009-а, 2010-а и 2011-а, са автоматизирани 25 прелеза. Предвижда се през тази следващата година 35 ръчни бариери да бъдат заменени с автоматични прелезни устройства, за което вече е обявена процедура

по ЗОП. Плановите за 2014-а и 2015-а предвиждат да се автоматизират съответно по 20 прелеза с ръчни бариери.

НКЖИ работи и по монтирането на нов тип прелезни шосейни светофари с трети фар с бавно мигаща бяла светлина. Досега такива са монтирани на 154 прелеза, като през тази година се предвижда да се модернизират още 18.

За защита на апаратурата от посегателства на 9 прелеза с интензивно движение вече са монтирани системи за видеонаблюдение, като тази година ще се монтират камери на още 6 прелеза.

С модернизиране на системите за безопасност се намалява времето за затваряне на прелезите за преминаване на влак, водещо до из-

нервяне на водачите.

При модернизация на железопътни линии НКЖИ работи по закриването на прелези, като ликвидира конфликтните точки чрез пресичане на две нива.

В плановите на компанията до 2014 г. се предвижда общо 34 жп прелеза да бъдат рехабилитирани с еластична прелезна настилка, резултатът от което е по-бързо преминаване на пътните превозни средства през жп линиите.

Предприетите от НКЖИ мерки за повишаване на безопасността на жп прелезите обаче няма да дават ефект, ако не се повиши отговорността при спазването на правилата за движение от страна на водачите на пътни превозни средства.