

УДК 656.13

Тарасенко О. В.¹, Терновець С. Є.²

¹ старш. викл. НУ «Запорізька політехніка»

² студ. гр. Т-813м НУ «Запорізька політехніка»

ПРОБЛЕМАТИКА БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДАХ

Як відомо, залізничні переїзди є ділянкою підвищеної небезпеки. Для забезпечення безпеки руху автомобільних транспортних засобів, більшість залізничних переїздів мають декілька рівнів безпеки:

1. Дорожні знаки та дорожня розмітка.
2. Світлофорна та звукова сигналізація.
3. Шлагбауми.

Однак, згідно інформації Міністерства інфраструктури України, стан аварійності на залізничних переїздах країни майже не зменшується [1]. Так, кількість загиблих та травмованих достатньо суттєва і не спостерігається тенденції до зниження (рис. 1).

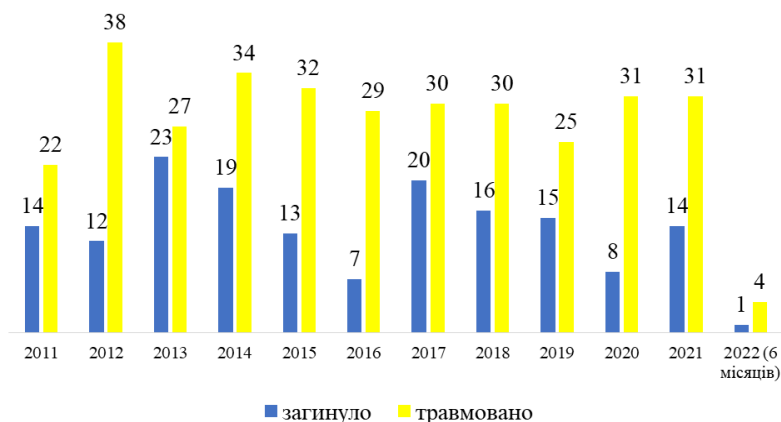


Рисунок 1 – Кількість загиблих та травмованих в результаті ДТП на залізничних переїздах

Нажаль, водії, які мають низьку самодисципліну, грубо порушують Правила дорожнього руху, ігноруючи забороняючі показання переїзної сигналізації та існуючі засоби безпеки руху на залізничних переїздах. Враховуючи значний гальмівний шлях залізничного рухомого складу, знаходження автомобіля на залізничній колії під час наближення потягу в більшості випадків призводить до зіткнення з дуже важкими наслідками.

Як показує досвід експлуатації переїздів, встановлення додаткових шлагбаумів не вирішує питання безпеки руху.

Підвищити безпеку руху автомобільних транспортних засобів на переїздах можна за рахунок встановлення лежачих поліцейських, причому на різних відстанях: 150, 100 та 50 м до переїзду. Це змусить водіїв знизити швидкість транспортних засобів на під'їзді до небезпечної ділянки, надасть їм більше часу на огляд та реагування у випадку наближення залізничного рухомого складу.

Більш ефективно підвищити рівень безпеки на залізничних переїздах дозволить встановлення загороджувальних бар'єрних установок, які унеможливляють несанкціонований в'їзд транспортних засобів на переїзд після їх спрацювання. Однак, впровадження загороджувальних бар'єрних установок значно знижує можливість виїзду автомобільних транспортних засобів на переїзд після їх спрацювання. Впровадження таких бар'єрів на переїздах I-III категорій дозволить значно знизити вірогідність транспортної події.

Однак, адміністрація Укрзалізниці вважає, що заходи щодо впровадження додаткових технічних засобів на переїздах потребують значних капітальних вкладень та збільшують експлуатаційні витрати. Їх не цікавить статистика дорожньо-транспортних пригод на залізничних переїздах з постраждалими (рис. 1), яка показує щорічні соціально – економічні втрати держави у зв'язку з загибеллю та травмуванням людей на переїздах. Причому, дослідження, проведені багатьма країнами, визначають загальне правило, згідно з яким кожна смерть однієї особи коштує близько 70 ВВП на одну особу, а кожне серйозне травмування людини становить приблизно 17 ВВП на одну особу (ВВП України за даними 2021 р. - 4835, 57 USD) . Якщо застосовувати це правило до показників, наведених вище, стає зрозуміло, що вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від цих ДТП та їх наслідків представляє значну суму.

Треба розуміти, що економити на технічних засобах, які підвищують безпеку руху на залізничних переїздах та рятують чиясь життя, не припустимо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Стан аварійності на транспорті. - URL: <https://mtu.gov.ua/content/stan-avariynosti-na-transporti.html>