

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Машинобудівний інститут, транспортний факультет
(повне найменування інституту, назва факультету)

Кафедра транспортних технологій
(повна назва кафедри)

Пояснювальна записка

до дипломного проекту (роботи)

магістра

(ступінь вищої освіти (освітній ступінь))

на тему

АНАЛІЗ РІВНЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДАХ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЙОГО ПІДВИЩЕННЯ

Виконав: студент II курсу, групи T-813M
спеціальності (напряму підготовки)
275 «Транспортні технології
(на залізничному транспорті)»
(код і назва напряму підготовки, спеціальності)

Юзвук Н.С.

(прізвище та ініціали)

Керівник

Райда І.М.

(прізвище та ініціали)

Рецензент

Сосик А.Ю.

(прізвище та ініціали)

м. Запоріжжя
2018 рік

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Запорізький національний технічний університет
 (повне найменування вищого навчального закладу)

Інститут, факультет машинобудівний інститут, транспортний факультет
 Кафедра транспортних технологій
 Ступінь вищої освіти (освітній ступінь) магістр
 Спеціальність 275 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)»
 (код і назва)
 Напрямок підготовки 27 «Транспорт»
 (код і назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Завідувач кафедри
 транспортних технологій
 проф. С.М. Турпак
 23 11 2018 року

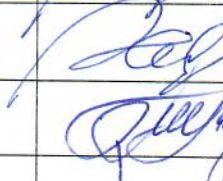
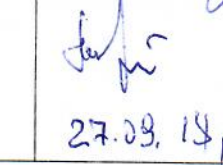
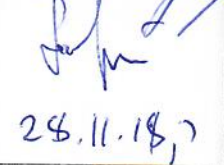
ЗАВДАННЯ
 НА ДИПЛОМНИЙ ПРОЕКТ (РОБОТУ) СТУДЕНТУ

Юзвук Надії Сергіївни

(прізвище, ім'я, по батькові)

- Тема проекту (роботи) Аналіз рівня безпеки руху на залізничних переїздах України та шляхи його підвищення.
- Керівник проекту (роботи) ст. викл. Райда І.М.
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)
- Затверджені наказом вищого навчального закладу від 23 11 2018 року № 360
- Строк подання студентом проекту (роботи) 03.12.2018р.
- Вихідні дані до проекту (роботи) статистика ДТП на залізничних переїздах України; вимоги до оснащення залізничних переїздів різних категорій.
- Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) 1 Аналітична частина; 2 Основна частина; 2.1 Автомобіль як фактор ризику; 2.2 Статистика ДТП на залізничних переїздах по Україні; 2.3 Аналіз статистики ДТП на залізничних переїздах України; 3 Економічна частина; 4 Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях.
- Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)
3 Категорії залізничних переїздів; 4-6 Статистика ДТП на залізничних переїздах по Україні за 2016-2018 роки; 7 Кількість ДТП за 2016-2018 роки за категоріями переїздів; 8 Кількість ДТП на залізничних переїздах за 2016-2018 роки та вина у їх скоєнні; 9 Кількість травмованих та загиблих у ДТП за 2016-2018 роки; 10 Загальні середні витрати на ДТП з автомобільним та залізничним транспортом по категоріям переїздів за 2016-2018 роки; 11 Графік залежності капітальних вкладів від середніх річних витрат на ДТП; 12 Графік залежності середніх річних витрат на ДТП від інтенсивності ТЗ; 13 Капітальні вклади для заміни одного залізничного переїзду з III категорії на II категорію; 14 Експлуатаційні витрати при заміні одного залізничного переїзду; 15 Чистий дисконтований дохід від додаткового обладнання переїздів шлагбаумами за 3 роки.

6. Консультанти розділів проекту (роботи)

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	прийняв виконане завдання
Аналітична частина	Райда І.М., ст. викл.		
Основна частина	Райда І.М., ст. викл.		
Економічна частина	Харченко Т.В., ст. викл.		
Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях	Лазуткін М.І., доц.	 27.09.18, ^р	 28.11.18, ^р

7. Дата видачі завдання 03.10.2018 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту (роботи)	Строк виконання етапів проекту	Примітка
1	Аналітична частина	05.10-15.10	
2	Основна частина	16.10-02.11	
3	Економічна частина	05.11-16.11	
4	Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях	19.11-23.11	
5	Оформлення роботи	26.11-30.11	
6	Отримання зовнішніх рецензій	03.12-12.12	

Студент


(підпис)

Н.С. Юзвук

(прізвище та ініціали)

Керівник проекту (роботи)


(підпис)

І.М. Райда

(прізвище та ініціали)

РЕФЕРАТ

ПЗ: 102 с., 10 рис., 14 табл., 1 додаток, 7 джерел.

Об'єкт дослідження – статистика ДТП на залізничних переїздах по Україні.

Мета роботи – підвищити рівень безпеки руху на залізничних переїздах в Україні.

Методи дослідження – статистичний аналіз ДТП на залізничних переїздах, аналітичний метод розрахунку витрат на кожне ДТП.

В магістерській роботі були проаналізовані статистичні дані про ДТП на залізничних переїздах України, загальне положення в області безпеки на залізничних переїздах України, можливі способи запобігання ДТП, що існують в даний час в Україні. Були розраховані витрати на ДТП, обрана найнебезпечніша категорія залізничного переїзду, проведено аналіз з охорони праці та безпеки в надзвичайних ситуаціях, розроблено заходи по запобіганню небезпек.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ПЕРЕЇЗД, СТАТИСТИКА ДТП, ТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ, ШЛАГБАУМ, ПРИСТРОЇ ЗАГОРОДЖЕННЯ ПРОЇЗДУ, БЕЗПЕКА РУХУ, ЧИСТИЙ ДИСКОНТОВАНИЙ ДОХІД, ВИТРАТИ НА ДТП, СИГНАЛІЗАЦІЯ, НАДЗВИЧАЙНА СИТУАЦІЯ

ЗМІСТ

Завдання на дипломний проект.....	2
Реферат.....	4
Вступ.....	7
1 Організація безпеки на залізничних переїздах.....	8
1.1 Загальне положення в області безпеки на залізничних переїздах України.....	8
1.2 Класифікація переїздів та порядок визначення категорії переїздів.....	10
1.3 Системи безпеки на залізничних переїздах.....	18
1.4 Технічні засоби забезпечення безпеки на залізничних переїздах.....	20
1.4.1 Пристрої загородження залізничного переїзду.....	20
1.4.2 Шлагбаум.....	21
1.4.3 Світлофорна сигналізація.....	22
1.4.4 Панелі дорожнього покриття.....	23
1.4.5 Загороджувальний бар'єр.....	23
2 Статистика аварійності на залізничних переїздах.....	25
2.1 Автомобіль як фактор ризику.....	25
2.2 Статистика ДТП на залізничних переїздах по Україні.....	26
2.3 Аналіз статистики ДТП на залізничних переїздах України.....	28
3 Шляхи підвищення рівня безпеки руху на залізничних переїздах України.....	34
3.1 Техніко-економічне обґрунтування облаштування залізничних переїздів.....	35
3.2 Вибір найбільш небезпечної категорії переїзду.....	37
3.3 Вибір оптимального варіанту підвищення безпеки на залізничних переїздах.....	48
4 Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях.....	57

4.1 Аналіз потенційних небезпек.....	57
4.2 Заходи по забезпеченню безпеки.....	59
4.3 Заходи по забезпеченню виробничої санітарії та гігієни праці.....	60
4.4 заходи з пожежної безпеки.....	62
4.5 Заходи по забезпеченню безпеки у надзвичайних ситуаціях.....	64
4.6 Висновки з розділу «Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях».....	66
Висновки	68
Перелік посилань	70
Додаток А.....	71

ВСТУП

Впровадження нових технологій експлуатації залізничної мережі і більш складних систем управління, оптимізація існуючих методів перевізної роботи і економічна доцільність вимагають розробки нової методики оцінки безпеки руху.

Найгострішою проблемою залишаються дорожньо-транспортні пригоди на переїздах, в тому числі з особливо тяжкими наслідками.

На експлуатованих пересіченнях залізних і автомобільних доріг впроваджуються нові конструкційні матеріали, розробляються і реалізуються перспективні технічні рішення, спрямовані на забезпечення безпечного і безперебійного руху автотранспортних засобів і рухомого складу залізниць, вводяться в експлуатацію охоронювані переїзди, пристрої загороджування переїздів, шлагбаум-ворота, світлодіоди, загороджувальні бар'єри, камери відеоспостереження та ін.

В умовах неможливості виконання усіх можливих заходів через економічні причини доцільно виділити такі, які б давали найбільший ефект підвищення безпеки руху на залізничних переїздах України.

Для досягнення поставленої мети необхідно розглянути наступні питання:

- загальне положення в області безпеки на залізничних переїздах України;
- статистика ДТП на залізничних переїздах України;
- можливі способи запобігання ДТП, що існують в даний час в Україні;
- вибір оптимального варіанту підвищення безпеки руху на залізничних переїздах України;
- обґрунтувати технічну та економічну можливість удосконалення безпеки руху на залізничних переїздах.

1 ОРГАНІЗАЦІЯ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДАХ

1.1 Загальне положення в області безпеки на залізничних переїздах України

Перетин залізничних колій і автомобільних доріг в одному рівні є найбільш складними і небезпечними елементами вулично-дорожньої мережі та істотно впливають на ефективність експлуатації автомобільного та залізничного транспорту в цілому.

Автомобілісти не усвідомлюють, що шлагбаум - це не чергова перешкода, яку залізничники встановили у них на шляху, а пристрій, пряме призначення якого - уберегти автомобіль і людей які в ньому знаходяться від проїжджаючого поїзда.

Зробивши аналіз вітчизняного та зарубіжного досвіду, можна прийти до висновку, що повністю запобігти зіткненню залізничного та автомобільного транспорту можна тільки в тому випадку, якщо виключити можливість їх перетину - тобто за допомогою будівництва шляхопроводів. Однак зведення подібних споруд вимагає колосальних коштів (до 25 млн. грн за один шляхопровід).

У зв'язку з цим залізничникам нічого не залишається, як іти на вкрай непопулярні заходи - закриття малодіяльних переїздів. Але такі кроки, часто, викликають бурю обурення з боку громадськості. Тому залізничники змушені продовжувати вести роботу щодо забезпечення безпеки на переїздах.

Проблема залізничних переїздів є актуальною не тільки для України, але і для всіх промислово розвинених країн. Ці перетини характеризуються непродуктивними простоями автотранспорту. Через наявність переїздів при певних обставинах доводиться міняти маршрут руху автотранспортних засобів деяких категорій.

В минулому році в результаті дорожньо-транспортних пригод розбито 62 транспортних засоби, пошкоджено 19 локомотивів та 6 вагонів, сумарна перерва в русі рухомого складу залізничних доріг склала 52 години [1].

Подібні події викликають великий суспільний резонанс.

В даний час в країні у відповідальності "Укрзалізниці" налічується 4945 залізничних переїздів, з яких 2343 - з автобусним рухом; 1290 - з черговим працівником; 1262 - обладнані пристроями автоматики, в тому числі 383 переїзди обладнані чотирма шлагбаумами, які забезпечують разом з основними шлагбаумами повне перекриття проїжджої частини автодороги [2].

Державна політика в галузі залізничних переїздів спрямована на скорочення їх числа, в першу чергу шляхом будівництва транспортних розв'язок в різних рівнях, ліквідації малодіяльних переїздів та переїздів, на яких не забезпечується безпека руху.

Інший важливий фактор - високі темпи автомобілізації, які створюють додаткові передумови для погіршення обстановки в сфері забезпечення безпеки руху через переїзди. Так, за станом на січень 2016 року, кількість машин на 1000 громадян становить 202 екземпляри. А це означає, вперше за історію незалежності число машин на 1000 жителів перевалила відмітку в 200 машин. Основні магістралі перевантажені в 2-3 рази. Щільність дорожньої мережі в великих містах, яка за нормами повинна становити 2,2-2,4 км / км² території, фактично залишилася на рівні 1980-1990 років та в більшості міст не перевищує 1,5-1,6 км / км² [3].

Разом з тим продовжує залишатися високою ймовірність скоєння дорожньо-транспортних пригод на переїздах. Щорічно Національною патрульною поліцією України виявляється близько 150-200 порушень правил руху через переїзди водіями автотранспортних засобів, тобто в середньому по 0,05 порушень на кожен переїзд.

Стан безпеки руху на залізничних переїздах в Україні залежить не тільки від технічного оснащення переїзду, а і від культури поведінки усіх

учасників руху. Організація руху по залізничних переїздах повинна забезпечувати максимальний захист учасників руху від потрапляння в ДТП, мінімальні затримки транспортних засобів і максимальну зручність пересування водіїв, машиністів і пасажирів транспортних засобів через переїзд.

1.2 Класифікація переїздів та порядок визначення категорії переїздів

Залізничні переїзди в залежності від інтенсивності руху поїздів та транспортних засобів поділяються на чотири категорії.

До I категорії, які показані на слайді 3, належать переїзди, які розташовані на перехрещеннях:

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 16 поїздів/добу й автомобільних доріг з інтенсивністю більше 7000 авт./добу (у розрахунках інтенсивності руху через переїзд поїздів та транспортних засобів береться сумарна кількість їх за добу в обох напрямках руху);

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 100 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху більше 3000 авт./добу;

- залізничних колій з рухом поїздів із швидкістю більше 120 км/год незалежно від інтенсивності руху транспортних засобів.

До II категорії, які показані на слайді 3, належать переїзди, які розташовані на перехрещеннях:

- залізничних колій з інтенсивністю руху до 16 поїздів/добу та автомобільних доріг з інтенсивністю руху більше 7000 авт./добу;

- станційних та під'їзних колій і автомобільних доріг з інтенсивністю руху більше 7000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху 17-100 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 3001-7000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 100 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 1001-3000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 200 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 201-1000 авт./добу.

До III категорії, які показані на слайді 3, належать переїзди, які розташовані на перехрещеннях:

- залізничних колій з інтенсивністю руху до 16 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 3001-7000 авт./добу;

- станційних та під'їзних колій і автомобільних доріг з інтенсивністю руху 3001-7000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху 17-100 поїздів/добу та автомобільних доріг з інтенсивністю руху 1001-3000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху 101-200 поїздів/добу та автомобільних доріг з інтенсивністю руху 201-1000 авт./добу;

- залізничних колій з інтенсивністю руху більше 200 поїздів/добу і автомобільних доріг з інтенсивністю руху до 200 авт./добу.

До IV категорії належать усі інші переїзди, показані на слайді 3.

Переїзди на перехрещенні залізничних колій з автомобільними дорогами загального користування або вулицями в населених пунктах належать до переїздів загального користування. Порядок їх обслуговування і утримання встановлюється власником залізничної колії та за його рахунок.

Переїзди на перехрещеннях залізничних колій, що належать залізницям, з автомобільними дорогами (під'їздами) окремих підприємств або організацій є переїздами незагального користування.

Перехрещення залізничних колій на території підприємств (промислові підприємства, склади, депо, елеватори і ін.) і станцій з дорогами, призначеними для забезпечення технологічного процесу робіт даного підприємства, належать до технологічних проїздів і обліку як залізничні переїзди не підлягають.

Переїзди поділяються на регульовані та ті, що не регулюються.

До регульованих належать переїзди, які обладнані пристроями переїзної сигналізації або такі, що обслуговуються черговим працівником та обладнані шлагбаумами.

Регульовані переїзди, що обладнані пристроями переїзної сигналізації з автоматичними шлагбаумами, обслуговуються черговим працівником або на них встановлюють систему відеонагляду.

До нерегульованих належать переїзди, які не обладнані пристроями переїзної сигналізації і не обслуговуються черговим працівником. Можливість безпечного проїзду (проходу) через такі переїзди визначається водієм транспортного засобу (пішоходом).

Залізничні переїзди за погодженням з Управлінням безпеки дорожнього руху ДПД НП України можуть обладнуватися додатковими технічними засобами, які підвищують рівень безпеки руху або унеможливають виїзд автотранспорту на переїзд у разі спрацьовування переїзної сигналізації.

При розробленні схем розвитку транспортних зв'язків залізниць України повинні одночасно вирішуватися питання заміни існуючих перехрещень з автомобільними дорогами в одному рівні шляхопроводами.

За наявності шляхопроводів, проїздів під штучними спорудами переїзди підлягають закриттю за умов, що відстань від них не перевищує 5 км.

Щорічно у квітні-травні, а на переїздах з автобусним рухом додатково у вересні-жовтні, на всіх залізницях обов'язково проводяться обстеження переїздів керівниками дистанції колії з участю представників дистанції сигналізації та зв'язку, електропостачання, представників апарату головного ревізора з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці, Управління безпеки дорожнього руху ДПД НП України, шляхово-експлуатаційних організацій та начальників станцій, якщо переїзд розташований у межах станції а також балансоутримувачів автомобільних доріг, що перетинають

залізницю, та організаторів перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування відповідних сполучень.

На переїздах з автобусним рухом до складу комісії запрошують представників органу з питань контролю на автомобільному транспорті.

За результатами підсумків обстеження розроблюються календарні плани усунення виявлених недоліків, організовується приведення у належний стан пристроїв і обладнання переїздів, а також прилеглих до переїздів ділянок доріг (вулиць) відповідно до вимог ДСТУ 3587-97, Правил технічної експлуатації залізниць України, цієї Інструкції.

Обслуговування черговим працівником повинно встановлюватися тільки на переїздах:

I категорії:

- розташованих на ділянках з рухом поїздів із швидкістю більше 120 км/год;

- розташованих на перехрещеннях головних колій з дорогами, по яких здійснюється рух маршрутних автобусів міського та міжміського, міжрайонного сполучення;

II категорії:

- обладнаних переїзною сигналізацією, розташованих на ділянках з інтенсивністю руху більше 16 поїздів/добу і не обладнаних автоматичною світлофорною сигналізацією (світлофорною сигналізацією) з місячно-білим мигаючим вогнем та автоматичним контролем несправності пристроїв переїзної сигналізації у чергового станції (поїзного диспетчера).

Переїзди, які не обладнані переїзною сигналізацією, обслуговуються черговим працівником у таких випадках:

- при перехрещенні автомобільної дороги трьох або більше головних залізничних колій;

- переїзди з незадовільними умовами видимості, а на ділянках з інтенсивністю руху понад 16 поїздів/добу - незалежно від умов видимості;

- III категорії з незадовільними умовами видимості, які розташовані на ділянках з інтенсивністю руху понад 16 поїздів/добу, а також розташовані на ділянках з інтенсивністю руху більше 200 поїздів/добу - незалежно від умов видимості.

Переїзди з цілодобовим обслуговуванням черговим працівником повинні бути обладнані автоматичними (напіваавтоматичними) або електричними шлагбаумами та запасними шлагбаумами, а з обслуговуванням на певний час - механічними або горизонтально-поворотними шлагбаумами.

Перелік переїздів, які працюють не цілодобово, і час їхньої роботи встановлюється начальником дистанції колії або власником колії за узгодженням із місцевими органами виконавчої влади, Управлінням безпеки дорожнього руху ДПД НП України та організаціями, які користуються цими переїздами.

Не цілодобова робота переїздів може встановлюватися на переїздах не загального користування (дорога веде в депо, на елеватор, кар'єр та ін.).

Питання переведення переїзду для роботи з черговим працівником вирішується на підставі аналізу причин випадків дорожньо-транспортних пригод, а також за умов:

- значної кількості скоєних дорожньо-транспортних пригод на переїзді в порівнянні з іншими у даному напрямку залізниці;

- якщо за час, коли переїзд вільний від рухомого складу, не забезпечується пропуск наявного перед переїздом транспорту. Ця умова визначається фактичними підрахунками на переїзді в час найбільшої інтенсивності руху поїздів і автотранспорту.

Перевірка інтенсивності руху поїздів та транспортних засобів, умов роботи на кожному переїзді і перегляд їх категорій повинні проводитися власником переїзду за фактичної потреби, але не рідше одного разу на рік.

Для установлення категорій переїздів інтенсивність руху поїздів визначається з виконаного графіка руху в період найбільшої інтенсивності на ділянці, а інтенсивність руху транспортних засобів - за даними фактичних

підрахунків. Визначення інтенсивності руху автотранспортних засобів можливе також за даними дорожніх організацій. На підставі аналізу аварійності на переїздах складається перелік переїздів, на яких планується припинення або введення обслуговування черговим працівником.

Перед припиненням обслуговування переїзду черговим повинні бути здійснені такі заходи:

- виконані роботи щодо переобладнання пристроїв переїзної сигналізації та забезпечення контролю їх роботи в чергового по станції (поїзного диспетчера);

- перевірена відповідність стану та обладнання переїзду до вимог цієї Інструкції та за результатами складено акт про готовність його до експлуатації без чергового, який підписується працівником Управління безпеки дорожнього руху ДПД НП України та затверджується керівником дистанції колії або власником залізничної колії.

Переведення переїздів до експлуатації без чергових здійснюється на підставі наказу начальника залізниці або іншого власника залізничної колії.

При цьому автоматична світлофорна сигналізація залишається, а демонтуються автоматичні (напівавтоматичні) та електричні шлагбауми, інші пристрої, які пов'язані з обслуговуванням переїзду черговими, встановлюються відповідні дорожні знаки.

Переведення переїздів з автоматичними шлагбаумами до експлуатації без чергового працівника можливо лише за наявності пристроїв відеонагляду.

Не допускається переведення переїздів, на яких здійснюється автобусний рух, до експлуатації без чергового.

У місцях, що узгоджені з Управлінням безпеки дорожнього руху ДПД НП України, не менш як за 15 діб до відміни чергувань на переїзді повинні бути встановлені добре видимі оголошення з текстом: "Переїзд з (дата) не обслуговується черговим працівником".

Не допускається відкриття нових залізничних переїздів загального користування:

- I, II, III категорій;
- на ділянках із швидкістю руху поїздів понад 120 км/год;
- IV категорії при перехрещенні трьох та більше головних колій, при перехрещенні колій у виїмках та інших місцях, де не забезпечені умови видимості, а також у разі, якщо потрібне обслуговування переїзду черговим;
- якщо на відстані менше 5 км є діючий переїзд, шляхопровід або проїзд під штучними спорудами.

Відкриття нових переїздів IV категорії, крім перерахованих вище, допускається (якщо немає можливості знайти інше рішення) з дозволу начальника залізниці або власника залізничної колії за узгодженням з Управлінням безпеки дорожнього руху ДПД НП України, шляхово-експлуатаційними організаціями, іншими власниками доріг.

Не допускається відкриття трамвайного і тролейбусного руху на переїздах, що експлуатуються.

Автобусний рух через переїзд допускається тільки на регульованих залізничних переїздах за умови погодження власником залізничної колії та позитивного висновку комісії, при цьому переїзди без чергового працівника повинні мати пристрої контролю справності автоматики переїзду у чергового по станції (на дільницях, обладнаних диспетчерською централізацією - у поїзного диспетчера).

Перелік залізничних переїздів, якими може здійснюватися автобусний рух, визначається при проведенні комісійних оглядів переїздів, затверджується власником залізничної колії та надається організаторам відповідних перевезень та представникам органу з питань контролю на автомобільному транспорті.

Відкриття автобусного руху здійснюється в цілому для залізничного переїзду, а не для кожного автобусного маршруту.

Закриття діючих переїздів (постійне або тимчасове), крім закриття на ремонт, виконують за наказом начальника залізниці на підставі акта їх обстеження та висновків комісії, призначеної розпорядженням начальника

залізниці, про що вони повідомляються начальником залізниці не пізніше ніж за 6 місяців до закриття цього переїзду.

На переїздах, що закриваються, настил демонтується, під'їзди до переїздів з боку автомобільних доріг на відстані не менше 10 м від крайніх рейок по всій ширині проїзної частини автомобільної дороги або вулиці перегороджуються бар'єрним транспортним огородженням, а за необхідності - і канавами на відстані 2 м від бар'єра в бік залізничних колій. Попереджувальні дорожні знаки на під'їздах і підходах знімаються і встановлюються заборонні та інформаційно-вказівні знаки, які вказують напрямок об'їзду.

При тимчасовому закритті переїздів на термін їх закриття автоматичні пристрої виключаються, бруси запасних шлагбаумів встановлюються в закриті для руху транспортних засобів положення і замикаються на замок, а засоби сигналізації та зв'язку залишаються в працездатному і справному стані.

Біля переїздів, що закриваються, дистанцією колії влаштовуються місця для розвертання транспортних засобів.

Перед тимчасовим закриттям залізничного переїзду для здійснення планового ремонту колії, пристроїв та облаштувань начальник відповідного структурного підрозділу залізниці або інший власник залізничної колії повідомляє відповідні місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, балансоутримувача автомобільної дороги, Управління безпеки дорожнього руху ДПД НП України, основних користувачів переїзду про тимчасове закриття переїзду для руху автотранспорту не пізніше ніж за 10 діб, розробляє і узгоджує з ними схему тимчасового об'їзду та забезпечує облаштування тимчасового об'їзду технічними засобами організації дорожнього руху. Для виконання невідкладних робіт у межах переїзду рух автотранспорту може бути обмежений або припинений негайно [4].

1.3 Системи безпеки на залізничних переїздах

Основне завдання, яке виникає при експлуатації залізничного транспорту є забезпечення безпеки руху поїздів на перегонах і станціях. Все більша увага приділяється створенню надійних систем залізничної автоматики і телемеханіки, вдосконаленню їх діагностики та технічного обслуговування. Ці системи забезпечують безпеку руху поїздів та визначають рівень автоматизації різних технологічних процесів на транспорті.

Залізничні переїзди, незважаючи на те, що є зонами підвищеної небезпеки для руху як залізничними коліями, так і автомобільними дорогами, до цих пір залишаються необхідними на мережі залізниць України. Будування замість них розв'язок на різних рівнях вимагає капітальних затрат. Тому будівництво шляхопроводів проводиться, у першу чергу, на лініях з високою інтенсивністю автомобільного та залізничного руху, на лініях з високошвидкісним рухом поїздів та на міських магістралях. При середніх та незначних розмірах руху заміна переїздів шляхопроводами не може бути доцільною, насамперед з економічної точки зору, тому переїзди ще довгий час залишатимуться на залізничній колії і, у цьому випадку, особливого значення набуває забезпечення на них вимог безпеки руху.

Стан у сфері забезпечення безпеки руху на переїздах вимагає нових підходів та рішень.

Пристрої та системи реалізації безпеки на залізничних переїздах базуються на використанні дискретної інформації про наближення поїзда до переїзду з ділянки наближення, що завчасно передбачає значні простой автотранспортних засобів, а це негативно відбивається на психологічному стані водіїв автотранспортних засобів і, як наслідок, часто спричиняє порушення умов безпеки.

Основними технічними засобами, які забезпечують безпеку функціонування залізничних транспортних перетинів є:

- автоматична світлофорна сигналізація;
- автоматичні шлагбауми;
- неавтоматичні шлагбауми із ручним механічним чи електричним приводами;
- захисні бар'єрні установки;
- оповіщувальна сигналізація.

Ці пристрої постійно вдосконалюються, адже надійна їх робота дає змогу забезпечити безпеку руху як залізничного так і автомобільного транспортів, ритмічність процесу перевезень, запобігти аваріям та катастрофам.

На даний час ситуація із забезпеченням безпеки функціонування транспортних перетинів залишається тяжкою. Методи побудови систем управління та забезпечення безпеки залізничних переїздів функціонують, використовуючи тільки інформацію про стан рейкових ліній ділянки наближення. Довжина цієї ділянки залежить від часу сповіщення та швидкості руху поїзда і може сягати 2000 м та більше. При довжинах ділянки наближення 1500 – 2000 м та можливій швидкості руху поїзда 10 – 15 км/год., час очікування перед закритим переїздом сягає 8–12 хв., що спричиняє нервозність водіїв автотранспортних засобів і, як наслідок, вони порушують вимоги безпеки на переїздах: об'їзд закритого шлагбауму, проїзд на червоний сигнал переїзного світлофору. У зв'язку з цим постійно проводяться дослідження та розробки пристроїв контролю координати та швидкості поїзда, який наближається до залізничного переїзду, а також самих систем управління залізничною переїзною сигналізацією із розширеними функціональними можливостями [5].

На залізницях проводяться заходи щодо посилення технічної оснащеності переїздів. До технічних пристроїв, які встановлюються на

переїзді, відносяться всі пристрої переїзної автоматики, які призначені забезпечити розв'язання наступних завдань:

- подачу на переїзд повідомлення про наближення поїзда та контроль вільного стану переїзду від рухомого складу;
- огороження переїзду з боку залізниці;
- виявлення на переїзді завад для руху поїзда;
- запобігання несанкціонованому виїзду транспортних засобів на переїзд у небезпечній близькості від рухомого складу;
- контроль справного стану пристроїв переїзної автоматики.

1.4 Технічні засоби забезпечення безпеки на залізничних переїздах

1.4.1 Пристрої загородження залізничного переїзду

Пристрої загородження залізничного переїзду (ПЗП) - комплект пристроїв, призначених для автоматичного загородження проїзної частини на залізничних переїздах шляхом підняття встановленого на шарнірах загороджуваного елемента (кришки). ПЗП встановлюються в кількості 4 або 8 окремих пристроїв (в залежності від ширини проїзної частини), ширина кришок які піднімаються - від 3,5 до 5 метрів.

Основні частини пристрою загородження переїзду (ПЗП):

- фундамент - основа, на яку встановлені каркас і кришка ПЗП;
- кришки, що піднімаються - прямокутні рами, встановлені на шарнірні опори, і мають із зворотного боку світловідбиваючі елементи; кришки піднімаються на кут до 30 °;
- електропривод - передає крутний момент на бруси з встановленими на них кришками;
- датчики виявлення транспортних засобів (датчики контролю зайнятості кришки (КЗК));

- противагу - фіксує кришки ПЗП в закритому чи відкритому положенні;
- захисна решітка противаги;
- сполучні кабелі, муфти;
- щиток управління ПЗП.

ПЗП встановлюються на залізничні переїзди 1 категорії. Датчики виявлення транспортних засобів блокують підняття кришки, якщо в цей момент по ній проїжджає транспортний засіб. Монтаж і технічне обслуговування ПЗП здійснюють працівники дистанції колії, щоденний технічний огляд виконує черговий по переїзду [6].

1.4.2 Шлагбаум

Шлагбаум — пристрій для швидкого перекривання шляху у вигляді стріли що повертається навколо горизонтальної або вертикальної осі. Шлагбауми звичайно використовують на перетинах автомобільних та залізничних шляхів.

На залізничних переїздах, як правило, працюють автошлагбауми – закриваються при наближенні потягу та відкривається коли потяг проїжджає. Всі автоматичні шлагбауми дублюються світловими та звуковими сигналами.

Порядок роботи автошлагбаума. Переїзд обладнаний шлагбаумами з електродвигунами змінного струму. Підняття бруса здійснюється електрично. Опускання бруса відбувається під дією власної ваги. Для захисту двигуна від перегріву, при неможливості підйому, передбачається виключення двигуна через 15-20сек.

У разі вимкнення живлення змінного струму або несправності електродвигуна, бруси шлагбаумів залишаються в піднятому положенні до вступу першого поїзда на ділянку наближення до переїзду, після чого бруси

опустяться автоматично. Надалі, до появи змінного струму, підйом брусів у вертикальне положення, для пропуску транспортних засобів, здійснюється черговим по переїзду в ручну, або курбелем.

Для підйому бруса курбелем потрібно відкрутити запірний гвинт, відпустити курбельну заслінку, вставити курбелем і обертати до повного підйому бруса шлагбаума.

Якщо брус неможливо підняти в ручну або курбелем, конструкція шлагбаума дозволяє відвести брус в сторону і користуватися горизонтально-поворотними (запасними) шлагбаумами.

Курбель опломбований пломбою і зберігається у чергового по переїзду в ящику інструменту суворого обліку. Про зрив пломби з курбеля черговий по переїзду зобов'язаний зробити запис в «Книзі приймання і здавання чергувань та огляду пристрою на переїзді» і повідомити електромеханіка через чергового по станції.

1.4.3 Світлофорна сигналізація

Світлофори на залізничних переїздах складаються з двох горизонтально розташованих червоних ліхтарів і, на деяких переїздах, одного ліхтаря місячно-білого кольору. Білий ліхтар розташований між червоними, нижче або вище лінії, що сполучає їх.

Автоматична світлофорна сигналізація — система, яка складається з переїзних світлофорів, акустичних сигналів, електричних рейкових кіл (ділянка наближення) і апаратури керування, яка забезпечує під час заняття поїздом ділянки наближення автоматичну подачу сповіщення на переїзд та автоматичне вмикання звукової та світлофорної сигналізації. Після звільнення переїзду звукова і світлофорна сигналізація вимикаються автоматично.

1.4.4 Панелі дорожнього покриття

Перетин залізничних колій з автомобільними дорогами в одному рівні поділяються на три основні групи:

- переїзди збірні, зроблені з окремих частин (секцій), що включають: а) секції з дерев'яних дощок, просочених креозотом, б) секції з прокатного і відлитого металу, в) попередньо заготовлені бетонні плити;

- монолітні переїзди, такі, як: а) з асфальтовим покриттям, б) з покриттям з бетону, в) з рейок;

- переїзди з настилом з дощок.

Незалежно від того, якою дорогою перетинається залізнична колія, необхідно часто оглядати жолоби, особливо в той час, коли працюють машини з поточного утримання автомобільних доріг. Скупчення бруду в жолобах призводить до застою вологи, яка не тільки сприяє появі корозії рейок, стикових накладок і скріплення, але також служить причиною утворення льоду, який може перешкоджати безпечному слідуванню поїздів. Значно легше видалити скупчення вологого бруду з жолобів на самому початку, ніж тоді, коли утворюється лід, для видалення якого будуть потрібні кирки і інші інструменти. Якщо на переїзді є черговий, він повинен відповідати за чистоту жолобів.

1.4.5 Загороджувальний бар'єр

Загороджувальна бар'єрна установка — пристрій для запобігання в'їзду транспортних засобів на переїзд при закритих автоматичних (напівавтоматичних) шлагбаумах і включених червоних мигаючих вогнях на переїзних світлофорах. Загороджувальні бар'єри запобігають

несанкціонований в'їзд автотранспортного засобу на залізничний переїзд. Максимальна ширина проїжджої частини, яка перекривається цим шлагбаумом, становить 16,7 м. Він може зупинити вантажний автомобіль масою 2 т, що рухається зі швидкістю 71 км / год. [6].

2 СТАТИСТИКА АВАРІЙНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДАХ

2.1 Автомобіль як фактор ризику

Більш високі темпи автомобілізації і поява швидкісних поїздів створюють додаткові труднощі для забезпечення безпеки дорожнього руху через залізничні переїзди.

Автомобільний транспорт міцно увійшов в сучасне життя, забезпечуючи великий обсяг перевезень у всіх сферах людської діяльності. Все більше легкових автомобілів і мотоциклів використовується населенням для особистих цілей як транспортний засіб.

Перетин залізничних колій і автомобільних доріг на одному рівні є складним і небезпечним елементом дорожньої мережі, що робить значний вплив на безпеку автомобільного і залізничного транспорту в цілому.

При використанні залізничних переїздів всі особи, зобов'язані керуватися одним з головних умов забезпечення безпеки дорожнього руху, так як залізничний транспорт має перевагу в русі перед усіма іншими видами наземного транспорту.

Так, 27 липня 2018 року, на нерегульованому переїзді 257 км перегону у селі Мамаївці Кіцманського району Чернівецької області в результаті зіткнення пасажирського мікроавтобуса з поїздом загинули шестеро людей, ще дев'ять постраждали. Аварія сталася о 17:00 за участю автобуса Mercedes Sprinter і вантажним потягом сполученням Неполоківці – Чернівці. 62-річний водій не переконався в безпеці проїзду через залізничні колії. За попередньою інформацією, на переїзді працювали світлові і звукові сигнали. На момент події в автобусі знаходилося 15 осіб, всі вони - працівники одного з приватних підприємств [1].

29 липня 2018 року у Київській області поїзд збив на переїзді автомобіль Renault Megane - загинули дві людини. Аварія сталася на відрізку дороги між Трипілля і Миронівкою. За словами машиніста поїзда, переїзд

був закритий і водій Renault намагався проскочити на червоне світло. На місце події прибули швидка допомога і поліція [1].

Статистика свідчить, що питання безпеки руху на залізничних переїздах повинні перебувати в центрі уваги не тільки керівництва Укрзалізниці і її філій - залізниць, а й місцевої влади, правоохоронних органів, керівників транспортних організацій і, нарешті, широкого загалу і преси.

Коли в нашому суспільстві буде сформована думка про неприпустимість будь-яких порушень правил дорожнього руху на переїздах, коли до кожного водія дійде розуміння особливої відповідальності за життя і здоров'я багатьох людей: його самого, пасажирів автомобіля і поїздів, що прямують по залізниці, працівників локомотивних і поїзних бригад - тоді зможе піти в минуле сумна статистика пригод на залізничних переїздах, яка щороку забирає життя десятків людей і завдає вітчизняній економіці мільйонні збитки.

Кількість транспортних пригод на залізниці змушує серйозно задуматися про трагічні наслідки злочинної, в повному розумінні цього слова, поведінки водіїв на залізничних переїздах.

2.2 Статистика ДТП на залізничних переїздах по Україні

Останнім часом на мережі вітчизняних залізниць стався цілий ряд зіткнень на залізничних переїздах автомобілів з вантажними та пасажирськими складами. Ряд зіткнень спричинили поранення і загибель людей, що знаходяться в автомобілях, псування залізничного рухомого складу, а в деяких випадках сход складів з рейок.

Усі статистичні дані, причини та наслідки ДТП на залізничних переїздах були зібрані з офіційного сайту Укртрансбезпеки [1].

У таблиці 2.1 та на слайді 4, слайді 5 та слайді 6 наведена статистика ДТП на переїздах по Україні за 2016 - 2018 роки (по 27.09.18) [1].

Таблиця 2.1 – Статистика ДТП на залізничних переїздах по Україні за 2016 - 2018 роки (по 27.09.18)

Рік	Регіональні філії УЗ	Кількість ДТП	Травмовано, чол.	Загинуло, чол.
1	2	3	4	5
2016	Придніпровська	6	2	-
	Одеська	12	5	1
	Південно-Західна	15	8	-
	Львівська	11	2	-
	Південна	1	-	-
	Донецька	2	4	-
	(не вказано філію)	6	4	4
	Всього	53	25	5
2017	Придніпровська	10	3	5
	Одеська	11	9	1
	Південно-Західна	18	5	3
	Львівська	10	8	4
	Південна	5	-	-
	Донецька	6	2	-
	(не вказано філію)	5	-	1
	Всього	65	27	14
2018 (по 27.09.2018)	Придніпровська	3	3	-
	Одеська	12	12	1
	Південно-Західна	8	2	-
	Львівська	12	4	1
	Південна	5	1	4
	Донецька	1	-	-
	(не вказано філію)	1	9	6
	Всього	42	31	12
Разом:	-	160	83	31

Наведемо детальну статистику ДТП на залізничних переїздах з їх причинами та наслідками.

У додатку А наведені статистичні дані про ДТП на переїздах за 2016 - 2018 роки (по 27.09.18).

2.3 Аналіз статистики ДТП на залізничних переїздах України

Провівши аналіз причин ДТП на залізничних переїздах приходимо до такого висновку:

1) у 2016 році майже всі 53 ДТП були скоєні через вину водіїв автотранспортних засобів (були зафіксовані порушення ПДР України), не вказані причини лише по 3 ДТП. Вини Укрзалізниці немає. ДТП траплялися на переїздах різних категорій: I категорія – 2 ДТП, II категорія – 4 ДТП, III категорія – 22 ДТП, IV категорія – 12 ДТП, не вказана категорія переїзду – 13 ДТП (рисунок 2.1 та слайд 7). Тобто у більшості випадків пригоди траплялися на регульованих та нерегульованих переїздах без чергового працівника. Травмовано 25 осіб, загинуло – 5;

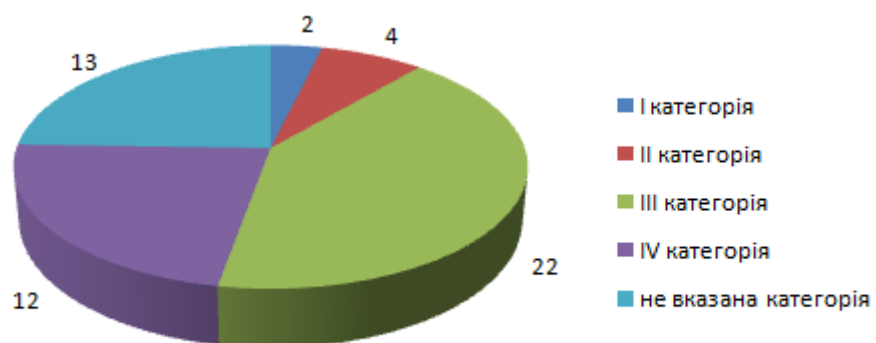


Рисунок 2.1 – Кількість ДТП по категоріям переїздів за 2016 рік

2) у 2017 році майже всі 65 ДТП були скоєні теж через вину водіїв автотранспортних засобів (були зафіксовані порушення ПДР України), не

вказані причини лише по 3 ДТП, а також зафіксовано 1 ДТП яке сталося через вину Укрзалізниці через несправну сигналізацію на переїзді з черговим працівником. ДТП траплялися на переїздах різних категорій: I категорія – 6 ДТП, II категорія – 16 ДТП, III категорія – 28 ДТП, IV категорія – 10 ДТП, не вказана категорія переїзду – 5 ДТП (рисунок 2.2 та слайд 7). У більшості випадків пригоди траплялися на регульованих та нерегульованих переїздах без чергового працівника. Травмовано 27 осіб, загинуло – 14. Показник смертності, порівняно з 2016 роком виріс у 3 рази;

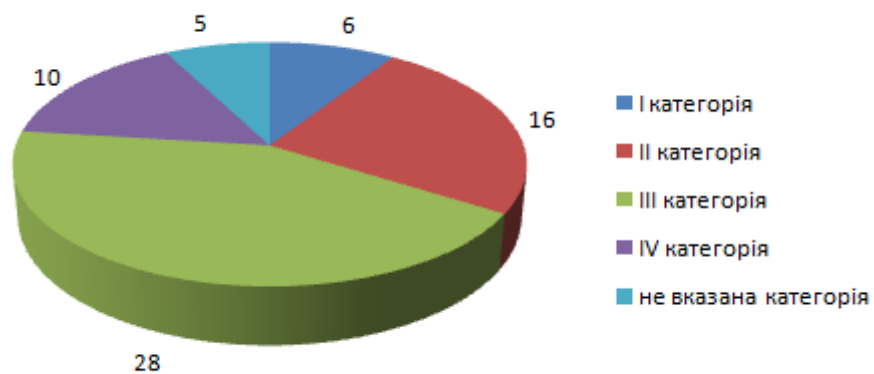


Рисунок 2.2 – Кількість ДТП по категоріям переїздів за 2017 рік

3) у 2018 році майже всі 42 ДТП були скоєні також через вину водіїв автотранспортних засобів (були зафіксовані порушення ПДР України), не вказані причини по 5 ДТП. Вини Укрзалізниці немає. ДТП траплялися на переїздах різних категорій: I категорія – 1 ДТП, II категорія – 7 ДТП, III категорія – 14 ДТП, IV категорія – 16 ДТП, не вказана категорія переїзду – 4 ДТП (рисунок 2.3 та слайд 7). У більшості випадків пригоди траплялися на регульованих та нерегульованих переїздах без чергового працівника. Травмовано 31 особу, загинуло – 12.

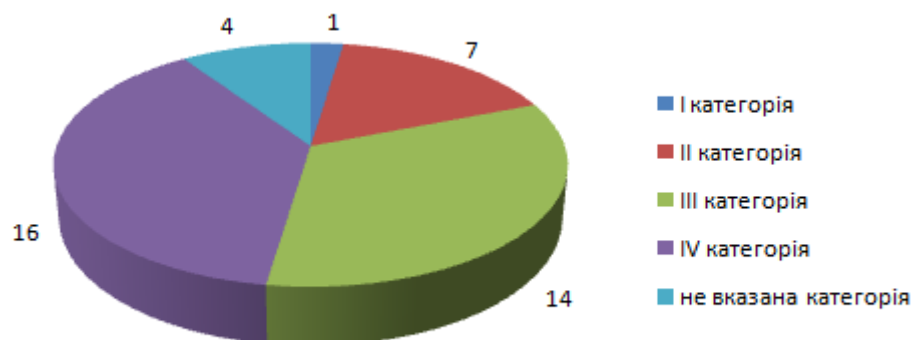


Рисунок 2.3 – Кількість ДТП по категоріям переїздив за 2018 рік (по 27.09.2018)

Дорожньо-транспортні події на залізничних переїздах за своїми наслідками наближаються до катастроф, оскільки призводять до великої кількості людських жертв, значного пошкодження транспортних засобів, матеріальних збитків через припинення руху на залізниці. Причинами таких подій є переважно грубі порушення ПДР, поспішність і необачність водіїв автотранспортних засобів.

Кількість ДТП на залізничних переїздах та чия вина в їх скоєнні у відсотковому співвідношенні показана на рисунках 2.4-2.6.

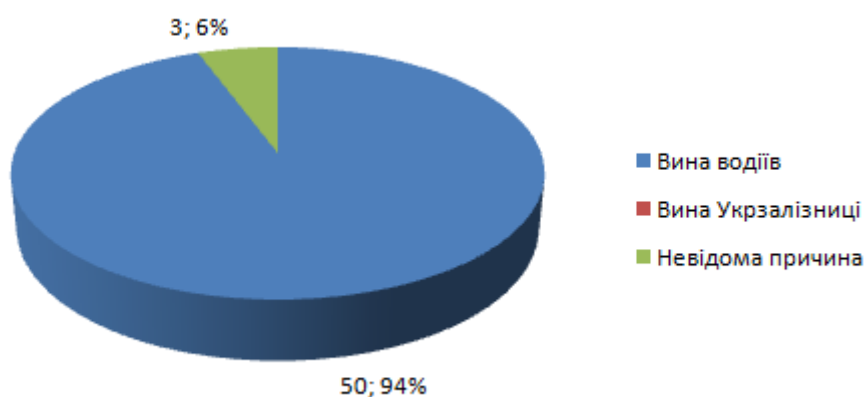


Рисунок 2.4 – Кількість ДТП на залізничних переїздах за 2016 рік та вина у їх скоєнні

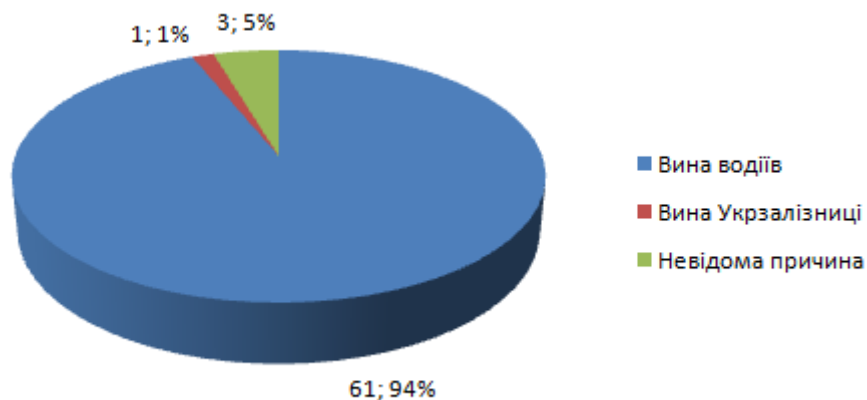


Рисунок 2.5 – Кількість ДТП на залізничних переїздах за 2017 рік та вина у їх скоєнні

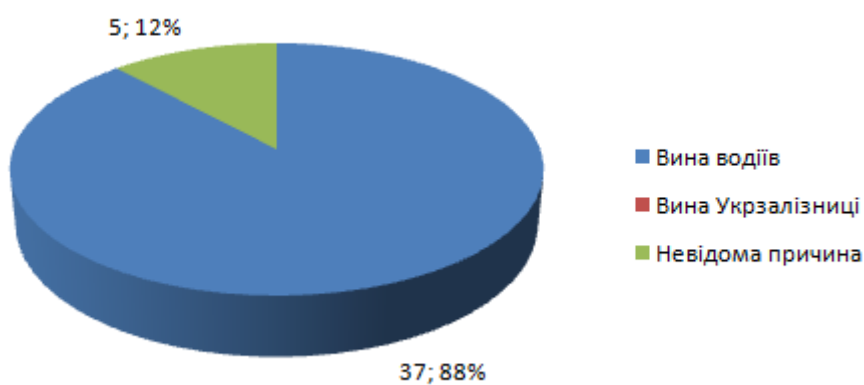


Рисунок 2.6 – Кількість ДТП на залізничних переїздах за 2018 рік (по 27.09.18) та вина у їх скоєнні

На рисунку 2.7 та на слайді 8 показана загальна кількість ДТП на переїздах за 2016-2018 роки (по 27.09.18) та вина їх скоєння у відсотковому співвідношенні.

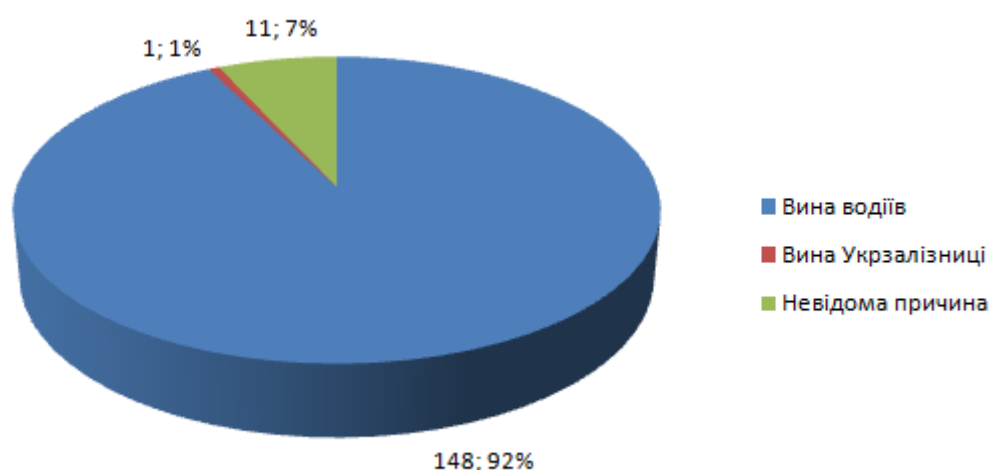


Рисунок 2.7 – Кількість ДТП на залізничних переїздах за 2016-2018 роки (по 27.09.18) та вина у їх скоєнні

Незважаючи на те, що згідно із статистичними даними кількість дорожньо-транспортних подій на переїздах, які обладнані і не обладнані шлагбаумами, приблизно однакова, тяжкість ДТП на останніх удвічі вища.

На рисунку 2.8 та на слайді 9 показана кількість травмованих та загиблих у ДТП на залізничних переїздах за 2016-2018 роки (по 27.09.18).

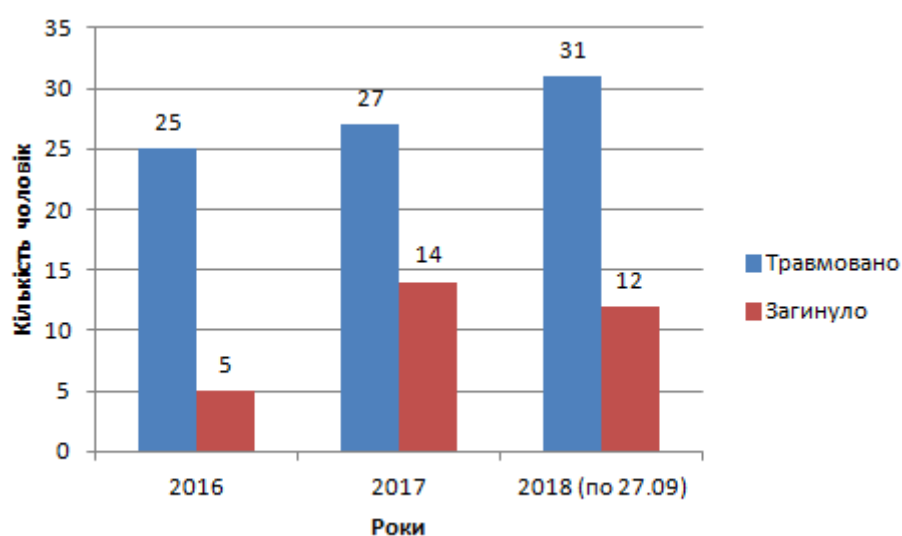


Рисунок 2.8 – Кількість травмованих та загиблих у ДТП на залізничних переїздах України за 2016-2018 роки (по 27.09.18)

Згідно оброблених даних бачимо, що кількість ДТП на залізничних переїздах України за 3 останні роки збільшується, а їх наслідки стають ще тяжчими з кожним роком. Практично всі ДТП, що відбулися на залізничних переїздах за останні 3 роки на території нашої країни, сталися з вини водіїв, з причини невиконання ними правил дорожнього руху. Тому всі заходи, що повинні підвищувати безпеку руху на залізничному переїзді, мають або примушувати водіїв рухатися за правилами, або запобігати можливості порушення правил.

3 ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДАХ УКРАЇНИ

Проблема залізничних переїздів не може бути по-справжньому науково і фундаментально вирішена в межах існуючих методологічних підходів і поглядів, в яких ще до сих пір переважають застарілі комерційні критерії. Модернізація транспортної інфраструктури в цілому і її елементів, в тому числі переїздів, необхідна не тому, що вона комерційно вигідна, прибуткова. На дорогах щорічно гинуть люди, втрачають здоров'я, працездатність, і ці втрати не можна виправдати ніякою економічною вигодою.

Залізничний переїзд є місцем підвищеної небезпеки, бар'єрним місцем, тому в цих місцях трапляються аварії з високим рівнем травматизму. Звідси, головною метою роботи є аналіз різних підходів до підвищення безпеки в місцях однорівневого пересічення автомобільної дороги із залізницею і визначення найбільш ефективних способів забезпечення безпеки на залізничному переїзді.

Для забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах на 2726 переїздах є черговий працівник, 383 переїзди обладнано чотирма шлагбаумами, введено в постійну експлуатацію сім нових загороджувальних бар'єрних установок (УЗП).

Але 2219 переїздів залишаються без чергового працівника. Середня відстань між залізничними переїздами Укрзалізниці становить 5 км, а тому виникає необхідність закривати малодіяльні переїзди, якщо існує об'їзд [7].

Забезпечити повну безпеку руху на переїзді улаштуваючи додаткові засоби безпеки, такі як призначення чергового на переїзді, улаштування двох чи чотирьох шлагбаумів або загороджувальних бар'єрних установок, неможливо, оскільки ймовірність потрапляння автомобіля на колію залишається на рівні 100%. Лише будівництво різнорівневих розв'язок

забезпечує повну безпеку руху як автомобільного, так і залізничного транспорту.

3.1 Техніко-економічне обґрунтування облаштування залізничних переїздів

В Україні налічується 4945 переїздів, з яких 383 – I категорії, 2343 – II категорії, 1413 – III категорії та 776 – IV категорії [2].

Залізничні переїзди I категорії обладнані такими технічними засобами:

- світлофор - 2 шт.;
- шлагбаум – 4 шт.;
- сигналізація – 2 шт.;
- електродвигун – 2 шт.;
- будка чергового по переїзду – 1 шт.;
- знак 1.30 «Багатоколійна залізниця» - 2 шт.;
- УЗП (влаштовані на 7 переїздах Укрзалізниці) – 4 шт..

Залізничні переїзди II категорії обладнані наступними технічними засобами:

- світлофор - 2 шт.;
- шлагбаум – 2 шт.;
- сигналізація – 2 шт.;
- електродвигун – 2 шт.;
- будка чергового по переїзду – 1 шт.;
- знак 1.30 «Багатоколійна залізниця» - 2 шт..

Залізничні переїзди III категорії обладнані наступними технічними засобами:

- світлофор - 2 шт.;
- сигналізація – 2 шт.;

- електродвигун – 2 шт.;
- знак 1.30 «Багатоколійна залізниця» або 1.29 «Одноколійна залізниця» - 2 шт.;
- знак 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено» - 2 шт..

Залізничні переїзди IV категорії обладнані лише знаком 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено» - 2 шт..

У таблицях 3.1-3.4 наведена вартість кожного технічного обладнання на переїздах різної категорії.

Таблиця 3.1 – Технічне обладнання залізничних переїздів I категорії та капітальні вклади на них

Технічне обладнання	Кількість ТО на переїзді, шт.	Капітальні вклади, грн.
Світлофор	2	50 000
Шлагбаум	4	100 000
Сигналізація	2	40 000
Електродвигун	2	20 000
Будка чергового по переїзду	1	350 000
Знак 1.30 «Багатоколійна залізниця»	2	1 260
УЗП (влаштовані на 7 переїздах Укрзалізниці)	4	665 980
Всього:		1 227 240

Таблиця 3.2 - Технічне обладнання залізничних переїздів II категорії та капітальні вклади на них

Технічне обладнання	Кількість ТО на переїзді, шт.	Капітальні вклади, грн.
Світлофор	2	50 000
Шлагбаум	2	50 000
Сигналізація	2	40 000
Електродвигун	2	20 000
Будка чергового по переїзду	1	350 000
Знак 1.30 «Багатоколійна залізниця»	2	1 260
Всього:		511 260

Таблиця 3.3 – Технічне обладнання залізничних переїздів III категорії та капітальні вклади на них

Технічне обладнання	Кількість ТО на переїзді, шт.	Капітальні вклади, грн.
Світлофор	2	50 000
Сигналізація	2	40 000
Електродвигун	2	20 000
Знак 1.30 «Багатоколійна залізниця» або 1.29 «Одноколійна залізниця»	2	1 260
Знак 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено»	2	900
Всього:		112 160

Таблиця 3.4 – Технічне обладнання залізничних переїздів IV категорії та капітальні вклади на них

Технічне обладнання	Кількість ТО на переїзді, шт.	Капітальні вклади, грн.
Знак 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено»	2	900
Всього:		900

3.2 Вибір найбільш небезпечної категорії переїзду

За даними статистики ДТП на залізничних переїздах по Україні за 2016-2018 роки (по 27.09.18), можемо розрахувати витрати на кожне ДТП та звести їх до середнього значення за даний період часу.

Матеріальний збиток від 1-го ДТП з автотранспортом становить 100 тис. грн., на кожного постраждалого у ДТП збиток становить 150 тис. грн., а на кожного загиблого – 200 тис. грн..

Витрати на ДТП розраховуємо за формулою (тис. грн.):

$$C_{\text{ДТП}} = n_{\text{ДТП}} \cdot 100 + n_{\text{ПОС}} \cdot 150 + n_{\text{ЗАГ}} \cdot 200, \quad (3.1)$$

де $n_{\text{ДТП}}$ - кількість ДТП на залізничних переїздах, од.;

$n_{\text{ПОС}}$ - кількість постраждалих у ДТП на залізничних переїздах, чол.;

$n_{\text{ЗАГ}}$ - кількість загиблих у ДТП на залізничних переїздах, чол..

Проведемо розрахунки для I категорії переїздів.

Розраховуємо витрати на ДТП за 2016 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2016} = 2 \cdot 100 + 2 \cdot 150 = 500 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2017 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2017} = 6 \cdot 100 + 2 \cdot 150 + 1 \cdot 200 = 1100 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2018 рік (по 27.09.18) за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2018} = 1 \cdot 100 + 1 \cdot 150 + 1 \cdot 200 = 450 \text{ тис. грн.}$$

Щоб вивести середні річні витрати на ДТП з автотранспортом, за 2016-2018 роки (по 27.09.18) на залізничних переїздах I категорії, потрібно суму отриманих значень розділити на 2,8 роки (оброблені статистичні дані за період 01.01.2016-27.09.2018, тобто неповний 2018-й рік):

$$C_{\text{ДТП}} = \frac{500 + 1100 + 450}{2,8} = 732,14 \text{ тис. грн.}$$

Проведемо розрахунки для II категорії переїздів.

Розраховуємо витрати на ДТП за 2016 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2016} = 4 \cdot 100 + 2 \cdot 150 + 1 \cdot 200 = 900 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2017 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2017} = 16 \cdot 100 + 8 \cdot 150 = 2\,800 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2018 рік (по 27.09.18) за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2018} = 7 \cdot 100 + 1 \cdot 150 + 2 \cdot 200 = 1\,250 \text{ тис. грн.}$$

Середні річні витрати на ДТП на залізничних переїздах II категорії за 2016-2018 роки (по 27.09.18) складають:

$$C_{\text{ДТП}} = \frac{900 + 2800 + 1250}{2,8} = 1\,767,86 \text{ тис. грн.}$$

Проведемо розрахунки для III категорії переїздів.

Розраховуємо витрати на ДТП за 2016 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2016} = 22 \cdot 100 + 11 \cdot 150 = 3\,850 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2017 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2017} = 28 \cdot 100 + 13 \cdot 150 + 8 \cdot 200 = 6\,350 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2018 рік (по 27.09.18) за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2018} = 14 \cdot 100 + 6 \cdot 150 + 2 \cdot 200 = 2\,700 \text{ тис. грн.}$$

Середні річні витрати на ДТП на залізничних переїздах III категорії за 2016-2018 роки (по 27.09.18) складають:

$$C_{\text{ДТП}} = \frac{3850 + 6350 + 2700}{2,8} = 4\,607,15 \text{ тис. грн.}$$

Проведемо розрахунки для IV категорії переїздів.

Розраховуємо витрати на ДТП за 2016 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2016} = 12 \cdot 100 = 1\,200 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2017 рік за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2017} = 10 \cdot 100 + 2 \cdot 150 = 1\,300 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2018 рік (по 27.09.18) за формулою (3.1):

$$C_{\text{ДТП}}^{2018} = 16 \cdot 100 + 22 \cdot 150 + 7 \cdot 200 = 6\,300 \text{ тис. грн.}$$

Середні річні витрати на ДТП на залізничних переїздах IV категорії за 2016-2018 роки (по 27.09.18) складають:

$$C_{\text{ДТП}} = \frac{1200 + 1300 + 6300}{2,8} = 3\,142,86 \text{ тис. грн.}$$

Зводимо отримані дані до таблиці 3.5.

Таблиця 3.5 – Середні річні витрати на ДТП з автотранспортом за 2016 – 2018 роки (по 27.09.18)

Категорія переїзду	Середні річні витрати на ДТП з автотранспортом, грн.
I категорія	732 140
II категорія	1 767 860
III категорія	4 607 150
IV категорія	3 142 860

Далі потрібно розрахувати середні річні витрати на 1 ДТП з залізничним транспортом.

Кількість локомотивів та вагонів, які були пошкоджені внаслідок ДТП, наведені у таблицях 3.6 та 3.7 відповідно.

Таблиця 3.6 – Кількість пошкоджених локомотивів внаслідок ДТП на залізничних переїздах України за період 2016 – 2018 років (по 27.09.18)

Категорія переїзду	2016 рік	2017 рік	2018 рік (по 27.09.18)	Всього по категоріям
I	-	-	-	-
II	-	3	1	4
III	5	7	1	13
IV	2	4	-	6
Всього за рік	7	14	2	23

Таблиця 3.7 - Кількість пошкоджених вагонів внаслідок ДТП на залізничних переїздах України за період 2016 – 2018 років (по 27.09.18)

Категорія переїзду	2016 рік	2017 рік	2018 рік (по 27.09.18)	Всього по категоріям
I	-	-	-	-
II	-	1	1	2
III	-	1	1	2
IV	1	-	1	2
Всього за рік	1	2	3	6

Загальна кількість пошкоджених локомотивів та вагонів за 2016-2018 роки (по 27.09.18) наведена у таблиці 3.8.

Таблиця 3.8 - Загальна кількість пошкоджених локомотивів та вагонів на ДТП на залізничних переїздах за 2016-2018 роки (по 27.09.18)

Категорія переїзду	2016 рік	2017 рік	2018 рік (по 27.09.18)	Всього по категоріям
I	-	-	-	-
II	-	4	2	6
III	5	8	2	15
IV	3	4	1	8

Кількість пошкоджених локомотивів та вагонів відповідає кількості ДТП на яких були отримані ці збитки.

Ціна одного нового локомотиву або вагону складає 126 млн. грн..

Для того, щоб розрахувати річні витрати на ДТП з залізничним транспортом, приймаємо витрати на 1 ДТП 2 % від вартості локомотиву. Тобто витрати на 1 ДТП з залізничним транспортом становлять 2 520 тис. грн..

Витрати на ДТП з залізничним транспортом розраховуються за формулою (тис. грн.):

$$C_{\text{ДТП}} = n_{\text{ДТП}} \cdot 2520, \quad (3.2)$$

де $n_{\text{ДТП}}$ - кількість ДТП на залізничних переїздах, од..

На переїздах I категорії не відбувалися ДТП в яких було пошкоджено залізничний транспорт.

Проведемо розрахунки для II категорії переїздів.

Розраховуємо витрати на ДТП за 2016 рік за формулою (3.2):

$$C_{\text{ДТП}}^{2016} = 0 \text{ грн..}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2017 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2017} = 4 \cdot 2520 = 10\,080 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2018 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2018} = 2 \cdot 2520 = 5\,040 \text{ тис. грн.}$$

Середні річні витрати на ДТП на залізничних переїздах II категорії за 2016-2018 роки (по 27.09.18) складають:

$$C_{ДТП} = \frac{10080 + 5040}{2,8} = 5\,400 \text{ тис. грн.}$$

Проведемо розрахунки для III категорії переїздів.

Розраховуємо витрати на ДТП за 2016 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2016} = 5 \cdot 2520 = 12\,600 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2017 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2017} = 8 \cdot 2520 = 20\,160 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2018 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2018} = 2 \cdot 2520 = 5\,040 \text{ тис. грн.}$$

Середні річні витрати на ДТП на залізничних переїздах III категорії за 2016-2018 роки (по 27.09.18) складають:

$$C_{ДТП} = \frac{12600 + 20160 + 5040}{2,8} = 13\,500 \text{ тис. грн.}$$

Проведемо розрахунки для IV категорії переїздів.

Розраховуємо витрати на ДТП за 2016 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2016} = 3 \cdot 2520 = 7\,560 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2017 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2017} = 4 \cdot 2520 = 10\,080 \text{ тис. грн.}$$

Розраховуємо витрати на ДТП за 2018 рік за формулою (3.2):

$$C_{ДТП}^{2018} = 1 \cdot 2520 = 2\,520 \text{ тис. грн.}$$

Середні річні витрати на ДТП на залізничних переїздах IV категорії за 2016-2018 роки (по 27.09.18) складають:

$$C_{ДТП} = \frac{7560 + 10080 + 2520}{2,8} = 7\,200 \text{ тис. грн.}$$

Зводимо отримані дані до таблиці 3.9.

Таблиця 3.9 – Середні річні витрати на ДТП з залізничним транспортом за 2016 – 2018 роки (по 27.09.18)

Категорія переїзду	Середні річні витрати на ДТП з залізничним транспортом, грн.
I категорія	0
II категорія	5 400 000
III категорія	13 500 000
IV категорія	7 200 000

Загальні середні витрати на ДТП з автомобільним та залізничним транспортом по категоріям переїздів за 2016-2018 роки (по 27.09.18) заносимо до таблиці 3.10 (слайд 10).

Таблиця 3.10 - Загальні середні витрати на ДТП з автомобільним та залізничним транспортом по категоріям переїздів за 2016-2018 роки (по 27.09.18)

Категорія переїзду	Загальні середні річні витрати на ДТП, грн.	У відсотковому співвідношенні, %
I категорія	732 140	2
II категорія	7 167 860	20
III категорія	18 107 150	50
IV категорія	10 342 860	28

Згідно отриманих результатів бачимо, що найбільш небезпечними є переїзди III категорії.

Побудуємо графік залежності середніх річних витрат на ДТП від капітальних вкладів за категоріями переїздів (рисунок 3.1, слайд 11).

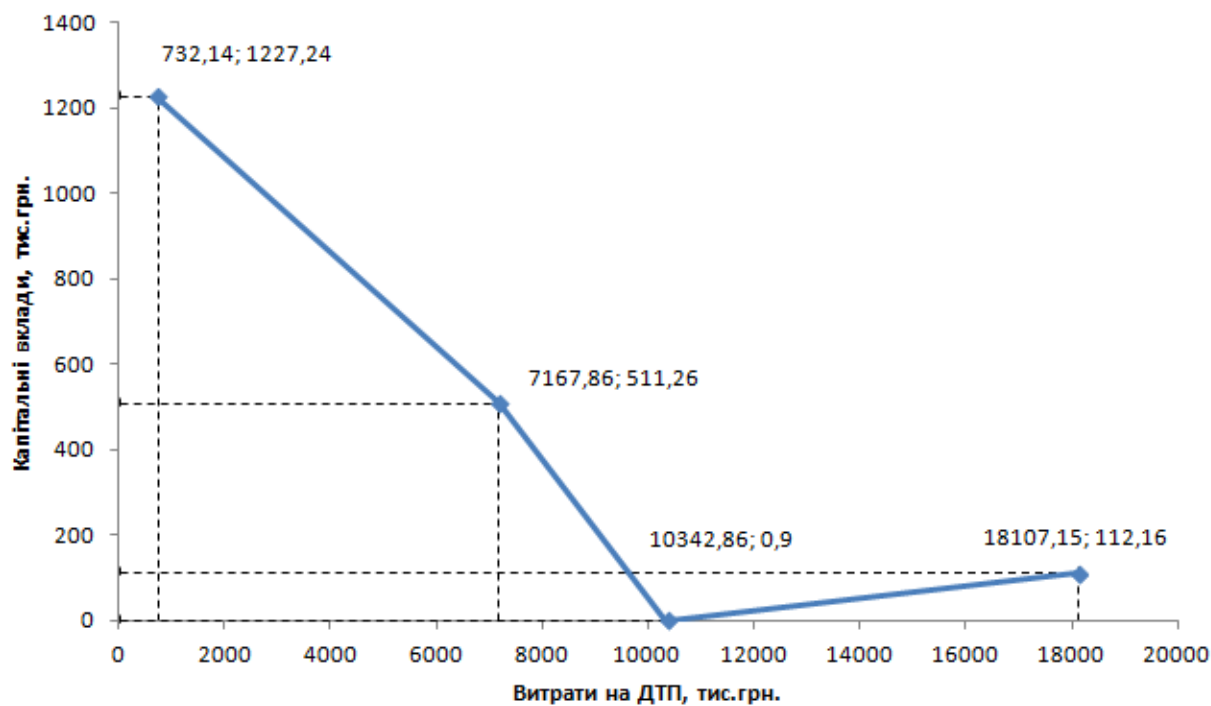


Рисунок 3.1 – Графік залежності середніх річних витрат на ДТП капітальних вкладів

Побудуємо графік залежності середніх річних витрат на ДТП від інтенсивності автотранспортних за категоріями переїздів (рисунок 3.2, слайд 12).

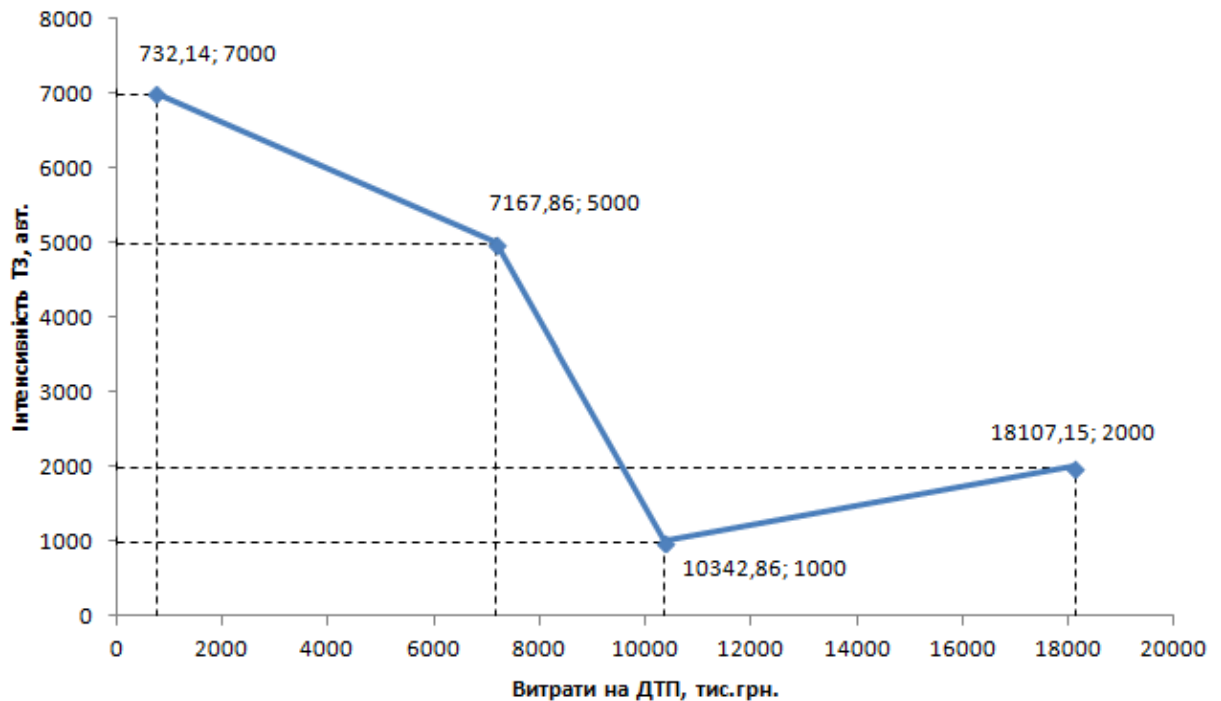


Рисунок 3.2 – Графік залежності середніх річних витрат на ДТП від інтенсивності ТЗ

На цих графіках бачимо, що більш безпечними є I та II категорії переїздів. Середні річні витрати на ДТП на цих переїздах є мінімальними при значних капітальних вкладеннях та великої інтенсивності автотранспортних засобів.

Проте, як показала статистика та те, що ми бачимо на вище наведених графіках, переїзди III категорії є найбільш небезпечними, середні річні витрати на ДТП становлять понад 18 млн. грн.. Звичайно, при цьому виникають питання вартості підвищення безпеки на залізничному переїзді, які пристрої доцільно застосовувати та розвивати.

3.3 Вибір оптимального варіанту підвищення безпеки на залізничних переїздах

Проаналізувавши залізничні переїзди по категоріям, капітальні вклади та витрати на ДТП які відбулися в період 2016-2018 років, приходимо до висновку, що було б доцільно обладнати переїзди III категорії пристроями загородження переїзду, адже вони повністю блокують виїзд автотранспорту на переїзд. Проте такими пристроями можна обладнувати лише переїзди I категорії, там де велика інтенсивність транспортного потоку. Тому приходимо до рішення замінити переїзди з III категорії на II.

При аналізі категорій переїздів по Україні було встановлено, що майже половина переїздів II категорії не мають чергового, проте обладнані автоматичними шлагбаумами.

Отже, для заміни категорії залізничного переїзду на ньому потрібно встановити 2 автоматичні шлагбауми. Додаткові капітальні вклади наведені в таблиці 3.11 та на слайді 13.

Таблиця 3.11 – Капітальні вклади для заміни одного залізничного переїзду з III категорії на II категорію

Технічне обладнання	Необхідна кількість ТО на переїзді, шт.	Капітальні вклади, грн.
Автоматичний шлагбаум	2	60 000

Також з'являться додаткові експлуатаційні витрати, а саме:

- амортизація автоматичних шлагбаумів;
- ремонт автоматичних шлагбаумів.

Проведемо розрахунки цих експлуатаційних витрат.

Амортизація розраховується за формулою (грн.):

$$A_{(a)} = \frac{B_{(a)} \cdot a_H}{100}, \quad (3.3)$$

де $B_{(a)}$ – балансова вартість основних фондів (ОФ), грн.;

a_H - норма амортизаційних відрахувань, %.

Балансова вартість ОФ розраховується за формулою (грн.):

$$B_{(a)} = B_{(a-1)} - A_{(a-1)}, \quad (3.4)$$

де $B_{(a-1)}$ – балансова вартість груп ОФ на початок попереднього періоду, грн.;

$A_{(a-1)}$ – сума амортизаційних відрахувань нарахованих в попередньому періоді звітному, грн..

Шлагбауми це інженерна споруда, тому норма амортизаційних відрахувань буде складати 2 % в квартал.

Розрахуємо амортизацію та балансову вартість одного шлагбаума за формулами (3.3) та (3.4) відповідно.

Балансова вартість на початок року складає 30 тис. грн.

1 квартал:

$$A_1 = \frac{30000 \cdot 2}{100} = 600 \text{ грн.};$$

$$B_1 = 30000 - 600 = 29\,400 \text{ грн..}$$

2 квартал:

$$A_{II} = \frac{29400 \cdot 2}{100} = 588 \text{ грн.};$$

$$B_{II} = 29400 - 588 = 28\,812 \text{ грн..}$$

3 квартал:

$$A_{III} = \frac{28812 \cdot 2}{100} = 576,24 \text{ грн.};$$

$$B_{III} = 28812 - 576,24 = 28\,235,76 \text{ грн..}$$

4 квартал:

$$A_{IV} = \frac{28235,76 \cdot 2}{100} = 564,72 \text{ грн.};$$

$$B_{IV} = 28235,76 - 564,72 = 27\,671,04 \text{ грн..}$$

Річна амортизація складає:

$$A_p = 600 + 588 + 576,24 + 564,72 = 2\,328,96 \text{ грн..}$$

Річна амортизація двох нових шлагбаумів складає:

$$A_{ш} = 2328,96 \cdot 2 = 4\,657,92 \text{ грн..}$$

Розрахуємо витрати на ремонт двох шлагбаумів. Приймаємо 5 % від балансової вартості:

$$Z_{рем}^{шл} = \frac{60000 \cdot 5}{100} = 3\,000 \text{ грн..}$$

Зводимо розраховані експлуатаційні витрати до таблиці 3.12 (слайд 14).

Таблиця 3.12 – Експлуатаційні витрати при заміні одного залізничного переїзду

Показники	Експлуатаційні витрати, грн.
Амортизація шлагбаумів	4 657,92
Ремонт шлагбаумів	3 000
Всього:	7 657,92

На 64 залізничних переїздах III категорії сталися ДТП за 2016-2018 роки (по 27.09.18).

Згідно проведених розрахунків приходимо до такого висновку: щоб переобладнати залізничні переїзди III категорії, на яких сталися ДТП за даний період часу, та замінити їх на II категорію потрібно 490 106,88 грн., тобто по 7 657,92 грн. на кожен переїзд. Таким чином можна підвищити безпеку проїзду залізничних переїздів на 30 %.

Розрахуємо чистий дисконтований дохід за 3 роки.

Капітальні вклади розраховуються за формулою (грн.):

$$K_B = n_{пер}^{III} \cdot K_B^{1 пер}, \quad (3.5)$$

де $n_{пер}^{III}$ - кількість переїздів III категорії на яких сталися ДТП, од.;

$K_B^{1 пер}$ - капітальні вклади для заміни одного залізничного переїзду з III категорії на II категорію, грн..

Капітальні вклади за перший рік розраховуємо по формулі (3.5):

$$K_B^0 = 64 \cdot 60000 = 3\,840\,000 \text{ грн.}$$

Вигоди розраховуються за формулою (грн.):

$$B = C_{заг}^{III} - C_{заг}^{II}, \quad (3.6)$$

де $C_{\text{заг}}^{\text{III}}$ - загальні середні витати на ДТП для III категорії переїздів, грн.;

$C_{\text{заг}}^{\text{II}}$ - загальні середні витати на ДТП для II категорії переїздів, грн..

Вигоди за перший рік розраховуємо по формулі (3.6):

$$B^0 = 18107150 - 7167860 = 10\,939\,290 \text{ грн.}$$

Експлуатаційні витрати розраховуються за формулою (грн.):

$$Z_E = Z_E^{1 \text{ пер}} \cdot n_{\text{пер}}^{\text{III}} \quad (3.7)$$

де $Z_E^{1 \text{ пер}}$ - експлуатаційні витрати при заміні одного залізничного переїзду, грн..

Експлуатаційні витрати за перший рік розраховуємо по формулі (3.7):

$$Z_E^0 = 7657,92 \cdot 64 = 490\,106,88 \text{ грн.}$$

Чисті вигоди розраховуються за формулою (грн.):

$$B_{\text{ч}} = B - K_{\text{в}} - Z_E \quad (3.8)$$

Чисті вигоди за перший рік розраховуємо по формулі (3.8):

$$B_{\text{ч}}^0 = 10939290 - 3840000 - 490106,88 = 6\,609\,183,12 \text{ грн.}$$

Коефіцієнт дисконтування розраховуються за формулою:

$$\alpha_t = \frac{1}{(1+i)^t}, \quad (3.9)$$

де i - ставка дисконту, приймаємо 20 %;

t - рік кроку розрахунку, рік.

Коефіцієнт дисконтування за перший рік розраховуємо по формулі (3.9):

$$\alpha_0 = \frac{1}{(1+0,2)^0} = 1.$$

Чистий дисконтований дохід розраховується за формулою (грн.):

$$NPV = B_q \cdot \alpha_t, \quad (3.10)$$

Чистий дисконтований дохід за перший рік розраховуємо по формулі (3.10):

$$NPV^0 = 6609183,12 \cdot 1 = 6\,609\,183,12 \text{ грн.}$$

Капітальних вкладів за другий рік не відбудеться.

Вигоди для другого року розраховуються за формулою (грн.):

$$B = B^0 \cdot k_{ін}^{авт}, \quad (3.11)$$

де $k_{ін}^{авт}$ - коефіцієнт збільшення інтенсивності автотранспорту, приймаємо 0,9.

Вигоди для другого року розраховуємо за формулою (3.11):

$$B^1 = 10939290 \cdot 0,9 = 9\,845\,361 \text{ грн.}$$

Експлуатаційні витрати за другий рік розраховуємо по формулі (3.7):

$$Z_E^1 = 7657,92 \cdot 64 = 490\,106,88 \text{ грн.}$$

Чисті вигоди за другий рік розраховуємо по формулі (3.8):

$$B_q^1 = 9846361 - 490106,88 = 9\,355\,254,12 \text{ грн.}$$

Коефіцієнт дисконтування за другий рік розраховуємо по формулі (3.9):

$$\alpha_1 = \frac{1}{(1 + 0,2)^1} = 0,83.$$

Чистий дисконтований дохід за другий рік розраховуємо по формулі (3.10):

$$NPV^1 = 9355254,12 \cdot 0,83 = 7\,796\,045,1 \text{ грн.}$$

Капітальних вкладів за третій рік не відбудеться.

Вигоди для третього року розраховуються за формулою (грн.):

$$B = B^1 \cdot k_{iH}^{авт}, \quad (3.12)$$

Вигоди для третього року розраховуємо за формулою (3.12):

$$B^2 = 9845361 \cdot 0,9 = 8\,860\,824,9 \text{ грн.}$$

Експлуатаційні витрати за третій рік розраховуємо по формулі (3.7):

$$З_E^2 = 7657,92 \cdot 64 = 490\,106,88 \text{ грн.}$$

Чисті вигоди за третій рік розраховуємо по формулі (3.8):

$$В_ч^2 = 8860824,9 - 490106,88 = 8\,370\,718,02 \text{ грн.}$$

Коефіцієнт дисконтування за третій рік розраховуємо по формулі (3.9):

$$\alpha_2 = \frac{1}{(1 + 0,2)^2} = 0,69.$$

Чистий дисконтований дохід за третій рік розраховуємо по формулі (3.10):

$$NPV^2 = 8370718,02 \cdot 0,69 = 5\,812\,998,63 \text{ грн.}$$

Зводимо отримані дані в таблицю 3.13 (слайд 15).

Таблиця 3.13 – Чистий дисконтований дохід від додаткового обладнання переїздів автошлагбаумами за 3 роки

Рік	Кап. вклади, грн.	Вигоди, грн.	Витрати, грн.	Чисті вигоди, грн.	Коеф диск	Чистий дисконт. дохід, грн.
0	3 840 000	10 939 290	409 106,88	6 609 183,12	1	6 609 183,12
1	-	9 845 361	409 106,88	9 355 254,12	0,83	7 796 045,1
2	-	8 860 824,9	409 106,88	8 370 718,02	0,69	5 812 998,63
Всього:						20 218 226,9

Згідно отриманих результатів бачимо, що рішення щодо обладнання переїздів шлагбаумами є економічно вигідним. Додаткові капітальні вкладення на переобладнання залізничних переїздів з III категорії на II категорію окупиться за 1 рік за рахунок зниження рівня ДТП.

4 ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

В даній магістерській роботі, тема якої «Аналіз рівня безпеки руху на залізничних переїздах України та шляхи його підвищення», проводиться аналіз статистичних даних про дорожньо-транспортні пригоди на залізничних переїздах по Україні, які здобуті з офіційного електронного ресурсу Державної служби України з безпеки на транспорті, та розглядається підвищення безпеки на залізничних переїздах.

4.1 Аналіз потенційних небезпек

Потенційними небезпеками при роботі з ПК є:

1. Шум, джерелом якого є вентилятори та принтери, що розташовуються поблизу робітників, чистота деталей ПК, за відсутності якої вентилятори працюють інтенсивніше і більш шумно. Довготривалий вплив шуму на організм людини може призвести до порушень роботи слуху, головних болів, підвищення втомлюваності, гіпертонічні хвороби та утворення язв.

2. Негативний вплив іонізуючих, електромагнітних, в тому числі і рентгенівських випромінювань при використанні моніторів ПК, що призводить до погіршень зору, зниження імунітету, існує небезпека отримати променево катаракту, злоякісні пухлини.

3. Небезпека ураження електричним струмом, внаслідок виходу з ладу електроприладів, недотримання правил електробезпеки, а саме: експлуатації кабелів та проводів з пошкодженою або такою, що втратила захисні властивості за час експлуатації, ізоляцією; залишення під напругою кабелів та проводів з неізольованими провідниками; користування пошкодженими

розетками, розгалужувальними та з'єднувальними коробками, вимикачами та іншими електровиробами, а також лампами, скло яких має сліди затемнення або випинання; використання електроапаратури та приладів в умовах, що не відповідають вказівкам (рекомендаціям) підприємств-виготовлювачів.

4. Нервові напруження при довготривалій роботі з ПК, що впливає на серцево-судинну систему, збільшуючи артеріальний тиск і частоту пульсу, а також на емоційний стан працюючого.

5. Незадовільні ергономічні характеристики робочого місця внаслідок нераціонального планування робочого місця, тривалих статичних навантажень при роботі з ПК, що може призвести до порушення роботи кістково-м'язового апарату.

6. Негативний вплив недостатнього або надмірного освітлення робочої зони на зір та продуктивність роботи працюючого, що призводить до погіршення зору.

7. Негативний вплив незадовільних параметрів мікроклімату робочої зони на здоров'я працюючого, що призводить до простудних захворювань, перегрівань, проблем із дихальними шляхами, тощо.

8. небезпека загоряння у зв'язку із несправністю електричного обладнання може призвести до пожежі. Короткі замикання виникають внаслідок перегинання проводів, старіння або пошкодження ізоляції. Великі струми замикання викликають іскріння та нагрівання струмопровідних частин до високої температури, що супроводжується займанням ізоляції провідників та горючих будівельних конструкцій, котрі знаходяться поряд. Струмові перевантаження виникають при ввімкненні до мережі додаткових споживачів струму або при зниженні напруги в мережі. Тривале перевантаження призводить до нагрівання провідників, що може викликати займання.

9. Неправильні дії працюючого у надзвичайних ситуаціях.

4.2 Заходи по забезпеченню безпеки

1. Для запобігання ураження електричним струмом необхідно пошкоджені або застарілі підводимі кабелі ізолювати та сховати їх пластиковою коробкою.

Електроживлення електрообладнання приміщення з ПК здійснюється від мережі змінного струму напругою 220 В і частотою 50 Гц. Відповідно до вимог «Правила улаштування електроустановок», електрообладнання в приміщенні з ПК, характеризується як електроустановки до 1000 В, тому згідно вимог глави 1.7 «ПУЕ» величина опору контуру захисного заземлення електрообладнання приміщення з ПК у будь-яку пору року не перевищує – 4 Ом. За способом захисту людини від ураження електричним струмом відповідає І (стаціонарні комп'ютери) та ІІ (освітлювальні прилади, кондиціонери, опалювальні пристрої, ноутбуки, сканери) класу захисту.

Експлуатація електроустановок і електроустаткування проводиться відповідно до НПАОП 40.1-1.01-97 «Правила безпечної експлуатації електроустановок» та НПАОП 40.1-1.21-98 «Правила безпечної експлуатації електроустановок споживачів».

2. Для запобігання статистичного навантаження при користуванні ПК рекомендовано використовувати перерви в роботі 15 хв. через кожні дві години згідно вимог НПАОП 0.00-1.31-99 «Правил охорони праці під час експлуатації електронно-обчислювальних машин».

Синдром зап'ястного каналу (тунельний синдром) - патологічний стан, що характеризується болем, відчуттям оніміння і поколювання в пальцях руки й самої кисті та виникає в результаті здавлювання середнього нерва в зап'ястковому каналі. Синдром зап'ястного каналу, або тунельний синдром зап'ястя, який може бути наслідком хронічної травми, трапляється у людей внаслідок тривалої роботи з мишею: постійні напруга і здавлювання

приводить до мікротравм, здавлювання нерва прилеглими оточуючими тканинами, через що виникає набряк.

Потрібно дотримуватися кількох правил організації робочого місця: оптимальна висота столу, на якому розташована клавіатура, повинна становити 65-75 см; наявність ергономічних і зручних особисто для вас миші і клавіатури; можливість регулювання висоти і нахилу клавіатури (відстань від поверхні стола до середини клавіатури – не більше 30 мм, кут підйому клавіатури – від 2° до 15°); наявність у клавіатури підставки для рук; наявність килимка для миші з захистом від тунельного синдрому (спеціальний виступ забезпечує правильне положення кисті); наявність стільця або крісла з підлокітниками.

Загальні ергономічні вимоги встановлено ДСТУ ISO 9241-1:2003 «Ергономічні вимоги до роботи з відеотерміналами в офісі. Частина 1. Загальні положення». Організація робочого місця передбачає: правильне розміщення робочого місця у приміщенні; вибір ергономічно обґрунтованого робочого положення, виробничих меблів з урахуванням антропометричних характеристик людини; раціональне компонування обладнання на робочих місцях; врахування характеру та особливостей трудової діяльності.

3. Особливу роль у запобіганні нервового напруження та втомі відіграють організація робочого місця, правильне робоче положення, ритм роботи, раціоналізація трудового процесу, використання емоційних стимулів, впровадження раціональних режимів праці і відпочинку тощо.

4.3 Заходи по забезпеченню виробничої санітарії та гігієни праці

1. Згідно ДБН В.2.5-28-2006 «Інженерне обладнання будинків і споруд. Природне і штучне освітлення» в приміщеннях використовується природне та штучне освітлення. Природне освітлення здійснено через світлові прорізи,

які забезпечують коефіцієнт природної освітленості (КПО) не нижче 1,5%. Вікна приміщень з ПК повинні мати регульовальні пристрої для відкривання, а також жалюзі, штори, зовнішні козирки тощо.

Штучне освітлення приміщення з робочими місцями, обладнаними ПК має бути обладнане системою загального рівномірного освітлення. У приміщеннях, де переважають роботи з документами, допускається вживати систему комбінованого освітлення (додатково до загального освітлення встановлюються світильники місцевого освітлення). Загальне освітлення має бути виконане у вигляді суцільних або переривчатих ліній світильників, що розміщуються збоку від робочих місць (переважно зліва) паралельно лінії зору працівників.

Штучне освітлення в приміщенні здійснено системою загального рівномірного освітлення. Згідно вимог ДБН В.2.5-28-2006 «Природне і штучне освітлення» значення освітленості на поверхні робочого столу в зоні розміщення документів повинно становити 200-300 лк., це V розряд зорової роботи. Як джерела штучного освітлення в приміщенні застосовуються люмінесцентні лампи типу ЛБ.

2. Показники мікроклімату в офісних приміщеннях відповідають встановленим санітарно-гігієнічним вимогам ДСН 3.3.6-042-99 «Санітарні норми мікроклімату виробничих приміщень».

Роботи в приміщеннях з ПК, належать до категорії Іб - легка робота, тому повинні бути встановлені наступні оптимальні значення параметрів мікроклімату:

- у холодний період року: температура 21-23°C; відносна вологість: 40-60%; швидкість переміщення повітря: 0,1 м/с;

- у теплий період року: температура 22-24°C; відносна вологість: 40-60%; швидкість переміщення повітря: 0,2 м/с.

Дотримання цих вимог досягається оснащенням приміщення пристроями кондиціонування і вентиляції, дезодорації повітря, опалювання згідно вимог ДБН В.2.5-67:2013 «Опалення, вентиляція та кондиціонування».

3. Задля зменшення кількості іонізуючого випромінювання на організм людини згідно з НРБУ-97/Д-2000 «Норми радіаційної безпеки України» і ОСПУ-2005 «Основні санітарні правила забезпечення радіаційної безпеки України» необхідно обмежити час роботи з джерелом іонізуючого випромінювання, віддалити робоче місце від джерела іонізуючого випромінювання, провести екранування джерела іонізуючого випромінювання або замінити їх на рідкокристалічні.

4. Рівні звукового тиску в октавних смугах частот, рівні звуку та еквівалентні рівні звуку на робочих місцях у приміщенні нормуються згідно ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» та ДСН 3.3.6.037-99 «Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку».

Зниження рівня шуму в приміщенні здійснено за допомогою: використання більш сучасного обладнання; застосування ПК з малошумною системою охолодження процесору; розташування принтерів та різноманітного устаткування колективного користування на значній відстані від більшості робочих місць працівників; переведення жорсткого диска в режим сну (Standby), якщо комп'ютер не працює протягом визначеного часу; використання блоків живлення ПК з вентиляторами на гумових підвісках; слідкувати за чистотою вентиляторів та інших деталей ПК.

4.4 Заходи з пожежної безпеки

Задля уникнення пожежі в результаті короткого замикання при роботі з ПК з боку обслуговуючого персоналу необхідно регулярно проводити чистку деталей ПК, перевірку деталей на пошкодження та усунення цих

пошкоджені; з боку робітників необхідно запобігати будь-який контакт рідин з елементами ПК.

Комплекс протипожежних заходів для приміщення обладнаного ПК розроблений згідно вимог НАПБ А.01.001-2014 «Правила пожежної безпеки в Україні».

З технічних та організаційних заходів запобігання пожеж в приміщенні обладнаному ПК передбачені наступні протипожежні заходи. На силовому обладнанні, силових та освітлювальних колах, згідно вимог пункту 3.1 «Правила улаштування електроустановок», встановлені захисні пристрої, що вимикають джерело живлення від ділянки електричного кола, у якій виникло коротке замикання.

Згідно вимог ДБН В.2.5-56:2014 «Системи протипожежного захисту», в приміщенні обладнаному ПК встановлена система пожежної й охоронної сигналізації «Сигнал-ВК6», яка забезпечує виявлення теплових і димових ознак пожежі і місця виникнення пожежі з точністю до місця розміщення датчика.

Для офісного приміщення, що обладнане ПК, відповідно до вимог п. 5 розділу VI «Вибір типу та необхідної кількості вогнегасників», «Правил експлуатації та типових норм належності вогнегасників», затверджених наказом МВСУ 15.01.2018 № 25 та зареєстрованих в МЮУ 23.02.2018 р. за № 225/31677 для гасіння електроустановок, що знаходяться під напругою, передбачені вуглекислотні вогнегасники типу ВВК-3,5 у кількості 2 штук (один вогнегасник з величиною заряду вогнегасної речовини 3 кг. і більше, на 20 м² площі приміщення). Додатково, на кожному поверсі будівлі, в якій розміщене приміщення обладнане ПК, передбачено два переносних порошкових вогнегасника – ВП-5. Відстань між вогнегасниками та місцями можливих загорянь не повинна перевищувати 10 м.

4.5 Заходи по забезпеченню безпеки у надзвичайних ситуаціях

Єдина державна система цивільного захисту (ЄДСЦЗ) створюється з метою об'єднання дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій, підлеглих ним сил для забезпечення реалізації заходів державної політики у сфері ЦЗ в мирний час і в особливий період.

ЄДСЦЗ складають: органи управління ЄДСЦЗ; сили, призначені для виконання завдань цивільного захисту; фонди фінансових, медичних і матеріально-технічних ресурсів; системи зв'язку, оповіщення і інформаційного забезпечення; система моніторингу техногенної і природної безпеки і прогнозування надзвичайних ситуацій; система навчання кадрів, керівного складу і фахівців у сфері ЦЗ, навчання населення діям в НС; система наукового забезпечення заходів ЦЗ.

ЄДСЦЗ може функціонувати в режимі повсякденного функціонування, підвищеної готовності і в режимах надзвичайної ситуації, надзвичайного або воєнного положення.

Режим повсякденного функціонування ЄДСЦЗ встановлюється за умов нормальної виробничо-промислової, радіаційної, хімічної, сейсмічної, гідрометеорологічної, техногенної і пожежної обстановки, гідрогеології, за відсутності епідемій, епізоотій, епіфітотій.

У режимі повсякденного функціонування органи управління ЄДСЦЗ і сили ЦЗ: забезпечують контроль за обстановкою на об'єктах підвищеної небезпеки і прилеглих до них територіях; здійснюють чергування оперативно-рятувальних і пожежно-рятувальних підрозділів; виконують цільові і науково-технічні програми по запобіганню виникненню НС і зменшення можливих втрат; здійснюють заходи по запобіганню НС, забезпеченню безпеки і захисту населення і територій від них; організовують навчання керівного складу і фахівців цивільного захисту і населення діям в

надзвичайних ситуаціях; створюють матеріальні резерви для запобігання, ліквідації надзвичайних ситуацій і їх наслідків; здійснюють прогнозування обстановки, погіршення якої може привести до виникнення надзвичайних ситуацій; підтримують в постійній готовності системи оповіщення.

Режим підвищеної готовності ЄДСЦЗ встановлюється в межах конкретної території у разі погіршення виробничо-промислової, радіаційної, хімічної, епідемічної (епізоотичної), сейсмічної, гідрометеорологічної обстановки гідрогеології, за наявності загрози виникнення надзвичайної ситуації.

У режимі підвищеної готовності органи управління ЄДСЦЗ і сили ЦЗ: здійснюють оповіщення населення про загрозу виникнення НС; формують оперативні групи для виявлення причин погіршення обстановки; вводять чергування членів комісії з питань техногенно-екологічної безпеки і НС; посилюють контроль за ситуацією на об'єктах підвищеної небезпеки, здійснюють постійне прогнозування можливості виникнення НС; здійснюють заходи по запобіганню виникненню НС; розробляють і здійснюють заходи відносно захисту населення і територій від можливої надзвичайної ситуації.

Режим надзвичайної ситуації ЄДСЦЗ встановлюється у разі виникнення НС, залежно від її масштабу, в межах конкретної території.

У режимі надзвичайної ситуації органи управління ЄДСЦЗ і сили ЦЗ : здійснюють оповіщення населення про надзвичайну ситуацію і про їх дії в умовах цієї ситуації; призначають спеціальну комісію по ліквідації НС, які створюють Штаб по ліквідації НС; визначають межі території, на якій виникла НС; здійснюють прогнозування зони можливого поширення НС; організують роботи по локалізації і ліквідації НС і її наслідків; здійснюють заходи по життєзабезпеченню постраждалого населення; організують захист населення і територій в умовах НС; здійснюють контроль за розвитком НС і обстановкою на аварійних об'єктах і прилеглих до них територіях.

Режим функціонування ЄДСЦЗ в умовах надзвичайного стану встановлюється відповідно до Закону України "Про правовий режим надзвичайного стану".

Особливості функціонування ЄДСЦЗ в умовах воєнного стану, визначаються Законом України "Про правовий режим воєнного стану". Основними завданнями у сфері ЦЗ в режимі воєнного стану і в особливий період, додатково до тих, які визначені Законом України "Про правовий режим воєнного стану", являються: навчання населення способам захисту від небезпек, що виникають під час ведення військових дій; оповіщення населення про небезпеки; евакуація населення, матеріальних і культурних цінностей в безпечні райони; забезпечення населення засобами колективного і індивідуального захисту; проведення аварійно-рятувальних робіт; надання медичної допомоги постраждалому населенню; здійснення заходів життєзабезпечення населення, постраждалого під час ведення військових дій; виявлення і позначення районів, що піддалися радіоактивному, хімічному і біологічному зараженню (окрім районів бойових дій); участь в заходах по пошуку і знешкодженню вибухонебезпечних предметів, що залишилися після ведення військових дій; забезпечення постійної готовності сил і засобів цивільного захисту до дій в умовах воєнного стану і в особливий період.

4.6 Висновки з розділу «Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях»

Виконуючи розділ «Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях» було проведено аналіз потенційних небезпек, який представляє собою виявлення небезпечних та шкідливих чинників, які мають прояв при наборі статистичних даних за приватним комп'ютером.

Також було проведено розробку організаційних, технічних, санітарно-гігієнічних, лікувально-профілактичних заходів до нормативно-правових актів з охорони праці, запропоновані рішення щодо поліпшення санітарно-гігієнічних параметрів у робочих приміщеннях, приведені протипожежні заходи, а також наведені заходи які повинна виконувати Єдина державна система цивільного захисту (слайд 2).

ВИСНОВКИ

Залізничні переїзди є одним з найнебезпечніших ділянок на залізниці. Ці перетини характеризуються непродуктивними простоями автотранспорту. Важливий фактор - високі темпи автомобілізації, які створюють додаткові передумови для погіршення обстановки в сфері забезпечення безпеки руху через переїзди. На I категорії переїздів інтенсивність автотранспорту становить більше 7000 авт/добу, II категорія – 3000-7000 авт/добу, III категорія – 1000-3000 авт/добу, та IV категорія – до 1000 авт/добу.

Проаналізувавши статистичні дані по ДТП отримали такі результати: за останні 3 роки було скоєно 160 ДТП, внаслідок яких травмовано 83 людини, а загинуло 31. З кожним роком показник смертності зростає майже у 2 рази. ДТП траплялися на різних категоріях залізничних переїздів. Так за останні 3 роки на переїздах I категорії було скоєно 9 ДТП, на II категорії – 27 ДТП, на III категорії – 64 ДТП, та на IV категорії – 38. Також в статистиці були такі ДТП, в описах яких не вказана категорія переїзду, це 22 ДТП.

З усіх ДТП за 2016-2018 роки (по 27.09.18) вина водіїв автотранспорту сягає 92 % (зафіксовані порушення ПДР), вина Укрзалізниці сягає 1 %, невідома причина ДТП – 7 %.

Основними технічними засобами, які забезпечують безпеку функціонування залізничних транспортних перетинів є: автоматична світлофорна сигналізація; автоматичні шлагбауми; неавтоматичні шлагбауми із ручним механічним чи електричним приводами; захисні бар'єрні установки; оповіщувальна сигналізація.

Були проведені розрахунки капітальних вкладів щодо технічного обладнання переїздів по категоріям: I категорія $K_g = 1\,227\,240$ грн., II категорія $K_g = 511\,260$ грн., III категорія $K_g = 112\,160$ грн., IV категорія $K_g = 900$ грн..

Також була обрана найнебезпечніша категорія переїзду, шляхом розрахунку середніх річних витрат на ДТП, отримали такі показники: I категорія $C_{ДТП} = 732\,140$ грн., II категорія $C_{ДТП} = 7\,167\,860$ грн., III категорія $C_{ДТП} = 18\,107\,150$ грн., та IV категорія $C_{ДТП} = 10\,342\,860$ грн.. Тобто найнебезпечною категорією переїздів є III.

Проаналізувавши залізничні переїзди по категоріям, капітальні вклади та витрати на ДТП які відбулися в період 2016-2018 років, приходимо до рішення замінити переїзди з III категорії на II. При аналізі категорій переїздів по Україні було встановлено, що майже половина переїздів II категорії не мають чергового, проте обладнані автоматичними шлагбаумами. При зміні категорії переїзду з III на II, відбудеться економія в витратах на ДТП на 10 939 290 грн..

Було вирішено облаштувати всі 64 переїзди III категорії, на яких сталися ДТП, автоматичними шлагбаумами. Капітальні вклади склали $K_g = 3\,840\,000$ грн., експлуатаційні затрати склали $Z_E = 409\,106,88$ грн.

Розраховали чистий дисконтований дохід від додаткового обладнання переїздів автошлагбаумами за 3 роки. Сумма склала $NPV = 20\,218\,226,9$ грн..

Згідно отриманих результатів бачимо, що рішення щодо обладнання переїздів шлагбаумами є економічно вигідним. Додаткові капітальні вкладення на переобладнання залізничних переїздів з III категорії на II категорію окупиться за 1 рік за рахунок зниження рівня ДТП.

При виконанні дипломної роботи було проведено аналіз потенційних небезпек, який представляє собою виявлення небезпечних та шкідливих чинників, які мають прояв при наборі статистичних даних за приватним комп'ютером. Також було проведено розробку організаційних, технічних, санітарно-гігієнічних заходів до нормативно-правових актів з охорони праці, запропоновані рішення щодо поліпшення санітарно-гігієнічних параметрів приміщеннях, приведені протипожежні заходи.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Державна служба України з безпеки на транспорті [Електронний ресурс]/ДТП, аварії та інциденти на залізничному транспорті за 2016-2018 рік. – Електрон. дан. - Режим доступу: <http://dsbt.gov.ua>, вільний.
2. Економічна правда [Електронний ресурс]/"Укрзалізниця" просить побудувати шляхопроводи замість залізничних переїздів. - Електрон. текст. дан. – Економічна правда, 2018. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2018/06/18/637897>, вільний.
3. ТопЖыр [Електронний ресурс]/ Количество автомобилей на душу населения в Украине (последние данные). - Електрон. текст. дан. – Режим доступу: <https://topgir.com.ua>, вільний.
4. Інструкція з улаштування та експлуатації залізничних переїздів від 26.01.2007р. №54.
5. Возняк О. М., Джус О. В. Аспекти забезпечення безпеки при русі автотранспорту через залізничні переїзди / О. М. Возняк – Львів, 2018.
6. Светлана Урванцева: Организация безопасности на железнодорожных переездах [Електронний ресурс]/ - Електрон. текст. дан. – Режим доступу: <https://studfiles.net/preview/5997303/> , свободный.
7. Лужицький О. Ф., Лужицкий О. Ф. Забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах. – 2016.

Додаток А

Статистичні дані про ДТП на залізничних переїздах по Україні за 2016-2018 роки (по 27.09.18)

Таблиця А.1 – Статистичні дані про ДТП на залізничних переїздах за 2016 рік

Дата і час скоєння подій	Місце скоєння, причини та короткі обставини подій
1	2
21.02.2016 19:54	Придніпровська, ДН-3, ст. Мечетна. На неохороняємому переїзді 22 км сталося бокове зіткнення автомобіля Шкода Октавія № 30988 АЕ з потягом № 2193 2ТЄ116-1457 ТЧ-1 маш. Цикаленко вагою 3828т., 236 вісей. Постраждалий водій (забій грудної клітини) їхати у лікарню відмовився
22.02.2016 18:11	Придніпровська, ДН-3, перегін Пришиб - Плодородна 1180 ПКЗ. На неохороняємому переїзді відбулося зіткнення поїзда 8851 ЧМЭЗ - 5754 м.Шумяк ТЧ - 3 з легковим автомобілем ВАЗ 2108 червоного кольору АР 37-93 АС
24.02.2016 12:55	Одеська зал., ДН-1, ДТП Перегін Котовськ – Побережжя парна колія. На неохороняємому переїзді 1318км ПК1, звукова та світлова сигналізація працювала справно. Сталося зіткнення поїзда № 2934 локомотив 2ЕЛ-5 № 013 ТЧМ-2 Корнієв з автомобілем ВАЗ 2115 д/н ВН 0834 ВВ водій з місця події зник
15.03.2016 18:22	Придніпровська залізниця, перегін Самарівка-Новомосковськ. На охороняємому переїзді 180 км сталося зіткнення поїзда ВЛ11-627 № 4414 та автомобіля Форд Фієста, р/н АЕ 089 0СК
20.03.2016 15:55	Одеська залізниця, 22 км переїзду. Машиніст поїзду №1609 на не охороняємому переїзді при справній сигналізації допустив бокове зіткнення з автомобілем марки Данг-Сйон, р/н ВМ 5440 СІ
28.03 2016 10:20	Львівська залізниця ДН-3 Перегін Володимир-Волинський – Іваничі. Дизель-поїзд № 6055 ДР-1 А 223, сполученням Ковель-Львів на неохороняємому переїзді 95 км. ПК-1 застосував екстрене гальмування, здійснив наїзд на причеп (сівалка) трактора Т-40. Відправився в 11 год. 01хв. Пошкоджена гальмівна магістраль дизель-поїзда

Продовження таблиці А.1

1	2
31.03.2016 13:05	в смт. Верхнячка Христинівського району Черкаської області. На регульованому залізничному переїзді (без чергового) водій а/м ВАЗ ігноруючи забороняючий сигнал руху та сигналізацію виїхав на колію, де зіткнувся з локомотивом вантажного потяга № 34957 Христинівка - Поташ. Пасажир легкового автомобіля ВАЗ загинув на місці пригоди. Водій легкового автомобіля знаходиться в Христинівській ЦРЛ в тяжкому стані
31.03.2016 14:29	Одеська зал., Шевченськівка дирекція Пер. Христинівка-Яроватка. На переїзді 122км поїзд № 8856 ЧМЕЗ-4972 вага 261т., віс. 48 наїхав на автомобіль ВАЗ-2106, при справно працюючій сигналізації. В локомотиві пошкоджено тормозну магістраль
06.04.2016 18:00	Південно-Західна залізниця, Козятинська дирекція залізничних перевезень, по ст. Сухоліси на переїзді 55км. Поїзд № 2840 (3540 32 4671) зупинився по причині наїзду на автомобіль марки ЗАЗ. Переїзд неохороняємий, сигналізація працює справно
08.04.2016 22:55	Південно-Західно залізниця, зал.ст. Кремно 187км. На не охороняємому залізничному переїзді тепловозом ЧМЕ-3 № 1230 скоєно зіткнення з легковим автомобілем Шкода-Октавія реєстраційний номер
11.04.2016 22:50	Придніпровська, ДН-1, перегін Ульянівка – Письменна. Поїзд № 8302 ВЛ8-1430 вага 1321,240 ос., на 290 км ПК 1 охороняємий переїзд, збив автомобіль ВАЗ-21099, у Васильківську району лікарню
28.04.2016 5:08	ПЗЗ. ДН-1 ст. Ніжин. За повідомленням машиніста дизель-поїзда № 6521 (Прилуки-Ніжин) ДР 273-1, на шостому переїзді зіткнувся з легковим автомобілем Ланос р/н СВ 8774 АІ, переїзд не охороняємий, сигналізація працювала справно, дизель-поїзд пошкоджено в вигляді вм'ятини в головному вагоні,
28.04.2016 11:24	ПЗЗ, Жмеринська дирекція Перегін Вінниця - Вороновиця на 5км ПК2 (переїзд охор.). В поїзд № 8601 АС1а-1378 (дрезина ПЧ-8) в'їхав автомобіль Фольксваген (бус) ЛТ-25. До залізниці питань немає.
28.04.2016 17:25	ПЗЗ, ДН-4 перегін Житомир-Коростишів. Поїзд № 8860 тепловоз ЧМЕЗ-5352 вагонів 0/9, вага-196, вісі-36 скоїв наїзд на автомобіль ВАЗ-2106, на неохороняємому переїзді 8км ПК9 при справнопрацюючої переїзної сигналізацією. Пошкодження тепловоза незначні.

Продовження таблиці А.1

1	2
29.04.2016 22:03	Львівська залізниця, дирекція залізничних перевезень -2, 36км ПКбперегону Теробовля-Деренівка. Водій легкового автомобіля Жигулі не справився з керуванням, виїхав на колію та перевернувся порушивши габарит, потерпілий водій легковика доставлений каретою швидкої допомоги в лікарню. Після встановлення габариту в 22:35 відновлено рух поїздів на даному перегоні.
05.05.2016 11:40	Львівська залізниця Івано-Франківська дирекція Перегін Кіцмань – Веренчанка 79км ПК10. Поїзд № 956 сполученням Чернівці-Стефанешти ЧМЕЗ-2637 ТЧМ-13 в складі поїзда 2 кл. вагони на 79км ПК10 неохоронний переїзд допустив наїзд на автомобіль Форд-Транзит. Жертв немає, локомотив не пошкоджено, поїзд з графіка не вибито.
08.05.2016 1:53	Одеська залізниця , дирекція залізничних перевезень-4, станція Миколаїв-Сорт. На охороняємому переїзді 104 км, сталося зіткнення поїзда № 3502 з легковим автомобілем ВАЗ-99, водій з місця події зник, постраждалих немає. Поїзд затриманий +58хв.
13.05.2016 9:08	Придніпровська залізниця ДН-3 ПК51164км перегіну Нововесела – Українська. На неохоронному переїзді зі справною сигналізацією сталось зіткнення, електропоїзда № 6892 ЧМСЗ-1851 «Нововесела – Федорівка» та легкового автомобіля «Волга» належить приватній особі, не ліцензований.
21.05.2016 10:20	Львівська залізниця Івано-Франківська дирекція Чернівці-Північні – Мамаївці. Вантажно-пасажирський поїзд № 955 ЧМЕЗ-2505 ТЧМ-13 в складі 3 вагона, 12 осей, вага брутто - 183т. На 258км ПК9 переїзд (без чергового працівника) перегін Чернівці-Північні-Мамаївці скоїв наїзд на легковий автомобіль марки БМВ. Локомотив не пошкоджено. Переїзна звукова і світлова сигналізація працювала справно.
03.06.2016 18:51	Південна залізниця Куп'янська дирекція, Есхар-Мохнач. На переїзді 41км (неохороняємий) поїзд № 6554 ВЛ82-71 ТЧМ (ТЧ-2) зіткнувся з автомобілем ГАЗ-24. Переїзна сигналізація працювала справно. Жертв та постраждалих немає. Затримка поїзда №6554 +0,48.
05.06.2016 6:50	Львівська залізниця ДН-3 на 359 км пк перегін Любитів-Ковель. Поїзд № 6363 (сполученням Здолбунів - Ковель) ЕР 9 П ТЧМ Уляницький РПЧ-3 на неохороняємому переїзді обладнаний звуковою та світловою сигналізацією, платформа «Колодязне» ТЧМ застосував термінове гальмування та допустив зіткнення з автомобілем Мерседес.

Продовження таблиці А.1

1	2
17.06.2016 3:18	На 629 км Південно-Західної залізниці, дирекція залізничних перевезень-5, ст. Вирівка. Поїзд № 2201 здійснив наїзд на автомобіль ВАЗ-2101, водій в нетверезому стані Шмаюк А.В., 1983 р.н. Потерпілих немає. Руху поїздів не загрожує, затримки потягів немає.
20.06.2016 14:25	Одеська залізниця, дирекція залізничних перевезень-3, 117 км. + 100 м. перегону Седнівка-Червоне Озеро. Поїзд № 9306, допустив наїзд на легковий автомобіль марки ДЕУ «Ланос» р/н ВА5426ЕА. 2-а пасажира з травмами доставлені у Долинську районну лікарню.
27.06.2016 16:30	Одеська ж.д. ДН4 Перегін Копані –Чеховичі. На не охороняємому переїзді 218 км, звукова та світлова сигналізація працювала справно сталося зіткнення поїзда № 3116 тепловоз 2ТЄ10М № 2375 /вага4050т., вісі 216/ з комбайном ДОН, р/н 151-69ВТ. Пошкоджений в тепловозі буферний ліхтар, потяг затриманий на 13 хв.
15.07.2016 23:55	На 219 км. перегону Заболотів – Видинів, Львівської залізниці, Івано-Франківської дирекції. Вантажний поїзд № 3170 «Д» в складі 80 вагонів, вагою 6157 тон. локомотив 2ТЭ10М №2827, зупинився в зв'язку з наїздом за межами переїзду на сторонній транспортний засіб Мітсубіші-Паджеро, з подальшим сходом з рейок 2-х колісних пар локомотива 2ТЭ10М № 2827. Внаслідок чого поїзд № 608/607 прослідував зміненим маршрутом, через станції Стефанешти, Городенко-Завод. Затримано поїзд № 608/607 сполученням «Чернівці – Львів» по відправленню з Чернівців на 0 год. 58 хв. Потерпілих немає.
20.07.2016 12:08	ПЗЗ, ДН-5 Маково-Глухов. На неохоронному переїзді 21 км поїзд № 4703 ЧМЕЗ-1065 зіткнувся з вантажним автомобілем ГАЗ-53 (молоковоз). Водій живий. Зруйновані стовпи огороження переїзду і стовп освітлення. Автомобіль в габариті.
26.07.2016 14:30	Одеська залізниця, дирекція залізничних перевезень-3, на 105 км + 300 м ділянки Бобрінець-Сидневка. Машиніст потягу № 2636 застосував екстрене гальмування, наїзд на вантажний автомобіль ГАЗ-53, водій смертельно травмований.

Продовження таблиці А.1

1	2
08.08.2016 13:45	На 132 км пк 2, перегону Новокиївка - Брилівка, Одеської залізниці, ДН-4. На регульованому переїзді, без чергового працівника (IV категорії), при справно діючій переїзній світловій та звуковій сигналізації із заборонним показанням водій 1964 р.н., мешканець села Красноставці, Чемервицького району Хмельницької області) вантажного автомобіля МАН (не ліцензований), , виїхав на переїзд де був збитий поїздом № 4854 (ЧМЕЗ №4082 ТЧ-8 Миколаїв, 126 т, 6 осей), який рухався зі швидкістю 45 км/год. Затримка поїзда № 4854 + 20 хв.
10.08.2016 2:52	На 288 км + 640 м перегону Гусарка-Пологи Придніпровської залізниці, дирекція залізничних перевезень-3. Машиніст поїзда № 2605, на неохороняємому переїзді, допустив зіткнення з легковим автомобілем ЗАЗ. Потерпілих немає. Автомобіль зник. Поїзд затриманий +0 год. 06 хв.. На локомотиві погнутий метельник і вм'ятина в кузові. Сигналізація працювала справно.
28.08.2016 4:20	Одеська ж.д. ДН-1 Перегін Кодима – Попелюхи. На охороняємому переїзді 1265 км, звукова та світлова сигналізація працювала справно автомобіль Форд-Транзит, в об'їзд закритих шлагбаумів та заборонних знаків виїхав на переїзд з боку шлагбаума Б і застряг у зв'язку з відсутністю настилу, ведуться кап.ремонт ПЧ/. В 22 год. 26 хв. автомобіль з переїзду прибрали силами МНС. Затримані поїзди: №228 +34 хв., №221 +18 хв., №3406 +34 хв.
01.09.2016 19:25	Південно-Західна залізниця Козятинська дирекція залізничних перевезень. О 18 год. 10 хв. на під'їзній колії Заготзерно ст. Козятин тепловозом ЧМЕ-3т № 6392, збив автомобіль КАМАЗ з вантажем (соя). Жертв немає.
22.09.2016 14:55	Південно-Західна дирекція залізничних перевезень-3, Жмеринка, на 81 км + 900 м перегону Воронківці – Красилів. На переїзді без чергового, при справній сигналізації, машиніст поїзда № 8853 допустив зіткнення з легковим автомобілем ВАЗ-2108.
05.10.2016 1:16	Одеська залізниця Станція Долинська. На переїзді 82 км з черговим станції Долинська (I категорії) при справно діючій переїзній світловій та звуковій сигналізації із заборонним показанням водій автомобіля ВАЗ-2101, порушив п.20.1., п.20.5 ПДР - об'їхав закритий шлагбаум, виїхав на переїзд, де в'їхав у бік поїзда (першу колісну пару за напрямком руху тепловоза 2ТЭ10УТ №032), який рухався у складі поїзда №2280 (2ТЭ10УТ №032 ТЧ-8 Миколаїв, 1456 т, 212 осей). Водій з місця ДТП зник. Травмований пасажир Затримка поїзда №2280 склала 56 хв.

Продовження таблиці А.1

1	2
07.10.2016 16:22	Південно-Західна залізниця, ст. Ірпінь. Поїзд № 3084 ВЛ-80к, №545. На переїзді 1 категорії 27 км ПК1 сталося зіткнення. Скутер (без номерних знаків) в'їхав в 2 вагон поїзда. Визвано швидку допомогу та поліцію.
11.10.2016 3:08	На переїзді без чергового працівника 20 км перегону Водолага – Кварцовий. У бік поїзда №8357 у локомотив ВЛ-11 секції 664Б при справно працюючій сигналізації і справному освітленні на переїзді в'їхав автомобіль ВАЗ-21099. Вини залізниці немає. На місці складений акт слідчим Нововодолажського відділу поліції. Локомотив не пошкоджений. Затримані поїзди №8357 + 2год 07хв., №6682 +1год 00хв. Водій легкового автомобіля по дорозі до лікарні помер у кареті швидкої допомоги.
12.10.2016 20:07	Одеська залізниця, дирекція залізничних перевезень-3, Знам'янка, на 59 км 800 м перегону Бобринець – Осикувата. На переїзді, без чергового працівника (IV категорії), при справно діючій переїзній світловій та звуковій сигналізації із заборонним показанням, водій автомобіля ВАЗ-2103, виїхав на переїзд, де був збитий поїздом № 2649, при швидкості 15 км/год. Водій та пасажир з місця ДТП зникли. Затримано поїзди: № 2649 на 2 год. 10 хв., № 1021 на 1 год. 46 хв., № 6043 сполученням «Знам'янка – Долинська – Помічна» на 1 год. 03 хв.
18.10.2016 13:29	Перегін Христинівка – Яроватка (Черкаська обл. Христинівський р-н). Водій автомобіля ВАЗ-2106 незважаючи на заборонне показання звукової та світлової переїзної сигналізації виїхав на переїзд 122 км ПК 6 (IV категорії, без чергового працівника), де був збитий поїздом №8352 при швидкості 55 км/год. Травмованих та загиблих осіб немає. Вини філії немає. Поїзд №8352 затримано на 23 хв.
20.10.2016 7:05	Жд. переїзд с. Верба 85 км + 90 м залізниці, Рівненська обл. Водій легкового автомобіля Фольксваген-Кадді, на залізничному переїзді не надав переваги в русі локомотиву ВЛ 80к № 098 та допустив з ним зіткнення.
20.10.2016 10:04	Село Журавське, Літинський район, Вінницька область. Водій вантажного автомобіля ЗиЛ-131, (лісовоз із краном-манепулятором), належить Чаплінській Лідії Іванівні, рухаючись без вантажу, порушив правила проїзду залізничних переїздів, виїхав на нерегульований залізничний переїзд, де допустив зіткнення з дизель-поїздом ДР1А-156 № 805, належить ТЧ-5 локомотивне депо Гречани ПАТ «Укрзалізниця», сполученням «Вінниця – Хмельницький», через зіткнення сталося загоряння дизель-поїзда.

Продовження таблиці А.1

1	2
27.10.2016 11:40	Львівська залізниця, ДН- 5, перегін Перечин — Дубриничі 236км 10пк. Електропоїзд № 6520 ЕР-2 №335 сполученням «Мукачево — Сянки» на неохороняємому переїзді застосував екстрене гальмування для попередження зіткнення з легковим автомобілем ДЕУ-ЛАНОС, р/н АО5732АО, наїзду попередити не вдалося. Водія доставлено в Перечинську райлікарню каретою швидкої медичної допомоги. Світлова та звукова сигналізація працювали справно.
29.10.2016 18:25	Львівська залізниця, Івано-Франківська дирекція, на 28 км + 300 м сполучення Коломия-Городенка. На неохороняємому і нерегульованому переїзді, зіткнувся з трактором, в наслідок чого пошкоджено вагон дизель-поїзда (розбито 2 бокових вікна з правої сторони по ходу поїзда, та подерта обшивка вагону, потерпілих немає), після ДТП поїзд відправився на ст. Городенко о 19-35. Поїзд затримано на +1,25. Обставини з'ясовуються.
01.11.2016 7:45	Львівська залізниця, дирекція залізничних перевезень-5, на 107 км + 500 м перегону Буштино-Тячево, сполученням Львів-Солотвино, Ужгород. На переїзді без чергового, обладнаного переїзною сигналізацією, яка працювала справно, поїзд застосував екстрене гальмування та здійснив наїзд на автомобіль ВАЗ-2107, В результаті зіткнення автомобіль отримав незначні пошкодження. Травмованих немає. Поїзд затримано на 10хв. Обставини з'ясовуються.

Продовження таблиці А.1

1	2
05.11.2016 21:39	<p>Одеська залізниця, дирекція залізничних перевезень-1, Одеса, ст. Одеса-Застава, на 1503 км + 200 м сполучення Одеса – Ужгород.</p> <p>Поїзд № 108, при швидкості 65 км/год, зупинився із застосуванням екстреного гальмування для попередження наїзду на легковий автомобіль марки Тойота-Королла, р/н АМ6987АН, 2006 р.в., власник автомобілю Зосимович Д.Ю., 1980 р.н., (особа водія не встановлена), виїхав на колію поза переїздом на 1503км пк3 парної колії з боку вулиці Степна поблизу будинку №24, із порушенням габариту до парної та непарної колії. Наїзд на автомобіль попередити не вдалося, водій з місця пригоди зник у невідомому напрямку. Автомобіль ремонту не підлягає, на електровозі з боку кабіни №2 пошкоджено: коліє-очисник, обірвано кронштейн кріплення рукава гальмівної мережі, підніжка з боку помічника машиніста, фарбове покриття. Травмованих та загиблих немає. Вини філії немає. Затримано поїзди: №108 сполученням Одеса-Ужгород на 31 хв., №106 сполученням Одеса-Київ на 19 хв., №6255 сполученням Вапнярка-Одеса на 24 хв., №243 сполученням Ізмаїл-Одеса-Київ на 20 хв.</p>
08.11.2016	<p>Краснолиманська філія. Донецька залізниця Красноамійська дільниця. По ст. Родинська при вивезенні групи вагонів (19 наватажених) з п/к «ЦОФ Октябрська» по 18 з'єднувальній колії на 7км пк9 на не регулюючим переїзді сталося ДТП. Зіткнулися тепловоз ЧМЕ-3 № 6425 ТЧМ Райхерт ТЧ-4 з автомобілем марки ВАЗ-2105, р/н АН6926ВМ, водій Гоменюк Д.В. Викликали швидку допомогу та міліцію .Постраждали від допомоги відмовились</p>
12.11.2016 6:00	<p>На переїзді без чергового працівника 8 км перегону Лиман Півд. - Шебелинка. Водій автомобіля Опель-Кадет, р/н 717-74 АН, порушуючи п.20 ПДР України при справно працюючій сигналізації виїхав на переїзд, де був збитий поїздом №8851 (ЧМЕ-3 №2404 ТЧМ-3 Яковлев, у складі 14 порожніх вагонів). На момент зіткнення водій встиг покинути автомобіль. Загиблих та травмованих немає. Пошкоджений автомобіль з залізничної колії прибраний</p>

Продовження таблиці А.1

1	2
12.11.2016 11:10	Львівська залізниця Івано-Франківська дирекція, ст. Рожнятів. Приміський поїзд №6423 сполученням Івано-Франківськ - Стрий, лок. ЧМЕ-3 №3795 ТЧМ-1 Андрушков, на не охороняємому переїзді, не обладнаному звуковою та світловою сигналізацією, 54Км.Пк1 допустив наїзд на автомобіль марки «Івесо» номерний знак АТ 1791 ВМ . Водій – Полянський Руслан Степанович 1968р.н. житель с. Оболоня, Долинського р-ну Івано-Франківської обл.. Потерпілих немає, затримка поїзда на даний момент складає 1год. 28хв
13.11.2016 5:30	Південно-Західна залізниця, дирекція залізничних перевезень-1, Київ, ст. Васильків. При подачі вагонами вперед (група 10 вагонів) на під'їзну колію «Катрін», на нерегульованому переїзді, сталося зіткнення з вантажним автомобілем марки ВОЛЬВО, р/н АА6752КТ. В результаті пошкоджено бак та кабіна автомобіля.
24.11.2016 14:00	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-5 Конотоп зіткнення поїзда №8853. На переїзді 21км перегону Макове-Глухів сталося зіткнення автомобіля Газель, р/н ВМ 7323 АЕ. 3 поїздом. Водій та пасажир автомобіля отримали травми
29.11.2016 14:36	Південно-Західна залізниця, дирекція залізничних перевезень-1, ст. Немішаєве на 41 км. + 900 м. По станції Немішаєве на неохоронному регулюючому переїзді сталося зіткнення електропоїзда з легковим автомобілем КІА. Внаслідок зіткнення травмовано 4 пасажирів в автомобілі. Потерпілих трьома швидкими направлено до лікарні. В електропоїзді пошкоджено кінцевий кран гальмівної магістралі. Електропоїзд відправлено зі ст. Немішаєве о 14 год. 58 хв. затримка склала +0,20 хв..
03.12.2016 13:50	Південно-Західна залізниця, дирекція залізничних перевезень-2, на 15 км перегону Попільня – Сквиря. При слідуванні поїзда № 8852, на не охороняємому переїзді допущено зіткнення з вантажним автомобілем Вольво.
04.12.2016 11:07	Південно-Західна залізниця, ДН-3 Жмеринка. На переїзді без чергового 86 км пк4 перегону Воронківці – Красилів, поїзд №55 «Москва - Хмельницький» (2М62-0075А-0076А, ТЧ-5) збив автомобіль КАМАЗ, водій якого виїхав на переїзд при заборонних показниках переїзної сигналізації. Поїзд відправився в 12-08 з затримкою на +1-01.

Продовження таблиці А.1

1	2
18.12.2016 7:33	Регіональна філія Львівська залізниця, ДН-3 Рівне. на перегоні Білячі-Дубровиця Рівненської дирекції залізничних перевезень на неохороняємому переїзді 119км 1пк 4-ї категорії. При справно діючій звуковій та світловій сигналізації в бік локомотива (в районі 2-го візка) з лівої сторони по ходу (зі сторони помічника машиніста) поїзда №2004 2М62 №1230 (ТЧ-4 Лунінець Білорусія), в складі 59 вагонів, вага 3201 тонна, в'їхав автомобіль марки «Газель» (для перевезення хліба). Водій в порушення вимог п.20.5 ПДР не зупинився при справно працюючій видимій та звуковій сигналізації. Поїзд затриманий на 01 год. 14 хв.
20.12.16. 05:35	Донецька обл. 2км перегін ст. Курахівка - шахта «Курахівська» № 42. При вивезенні 10-ти вантажних вагонів зі швидкістю 6-7км/год. з шахти №42 на ст. Курахівка, на переїзді 2км було застосовано екстрене гальмування для запобігання зіткнення з автобусом. Зіткнення уникнути не вдалося, автобус ЛАЗ-695, в'їхав в автозчеп тепловозу.

Таблиця А.2 – Статистичні дані про ДТП на залізничних переїздах за 2017 рік

Дата і час скоєння подій	Місце скоєння, причини та короткі обставини подій
1	2
05.01.2017 4:15	Придніпровська, ДН-3, перегін Світлодолинське - Федорівка. Охороняємий переїзд 124км авто Рено-Магнум, проїхав на забороняючий сигнал переїзної сигналізації, збив брус основного шлагбаума "Б", та зник з місця події. Затримок поїздів та травмованих немає.
12.01.2017 9:24	Придніпровська, ДН-2 перегін Кривий Ріг-Кривий Ріг-Головний. Черговий по переїзду повідомив, що на регульованому переїзді 101км збитий шлагбаум А вантажним автомобілем. Затримки немає.

Продовження таблиці А.2

1	2
12.01.2017 11:20	<p>Перегін Пояски – Олевськ. Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ПКЗ. На регульованому переїзді без чергового, поїзд №6481 сполученням «Коростень – Олевськ» ДР-1А №264 застосував екстрене гальмування для запобігання зіткнення з автомобілем «УАЗ». Зіткнення уникнути не вдалося. Постраждалому пасажиру автомобіля надана медична допомога на місці працівниками швидкої смт. Олевськ. Сигналізація працювала справно. Затримка поїзда склала +15 хв.</p>
13.01.2017 14:45	<p>На 42км ПК8 перегону Тетіїв – Денгофівка. Поїзд №8851 М62 №0299 ТЧ-3 Козятин, на переїзді 4 категорії без чергового, обладнаний звуковою та автоматичною світлофорною сигналізацією, яка працювала справно, обладнаний всіма дорожніми знаками, машиніст застосував екстрене гальмування попереджуючи наїзд на легковий автомобіль ВАЗ 2105, водій 1979р.н., який виїхав на переїзд з лівої сторони по напрямку руху поїзда та був збитий поїздом. Пошкодження автомобіля до ступеню поточного ремонту. Пошкоджено метільник поїзда. Поїзд відправлено об 14год.55хв. за призначенням. Затримка склала +10хв.</p>
27.01.2017 19:44	<p>ДН-1. Перегін Липовий Ріг- Ніжин, 180км, неохороняємий переїзд. Поїзд № 6308, сполученням «Чернігів - Ніжин», Зчеп Ер-9т №4055, здійснив наїзд на легковий автомобіль Нива. 3 людськими жертвами (2 чоловіки смертельно травмовані).</p>
31.01.2017 16:40	<p>Львівська залізниця. ДН- 1 Ст. Судова Вишня. На охороняємому переїзді при закритому шлагбаумі легковий автомобіль Фольксваген. РП 509-№34 водій 1979 р.н. здійснив зіткнення з поїздом №706 сполученням «Пшемешель – Київ» НР SC 39 ТПС УЗШК. Пошкоджено третій вагон з голови поїзда. Поїзд затримано на 1 год. 15хв.</p>
04.02.2017 9:08	<p>Південно-Західна залізниця, дирекція залізничних перевезень-4, на 213 км + 500 м в межах ст. Овруч, Коростень. На регульованому залізничному переїзді без чергового, поїздом № 2318 сполученням «Коростень – Калінковичі», збито автомобіль ВАЗ-2103, травмовано водія, каретою швидкої допомоги доставлено до міської лікарні м. Овруч.</p>

Продовження таблиці А.2

1	2
06.02.2017 0:49	Львівська залізниця, ДН-3, перегін Голоби – Любитів. Поїзд № 67 сполученням «Київ – Варшава» ЧС-4 ел. № 169 (ТЧ-1) Київ-Пас., на неохороняемому переїзді 354 км застосував екстрене гальмування, здійснив наїзд на легковий автомобіль марки Таврія, (переїзна сигналізація працювала справно). Поїзд зупинився в 00 год. 49 хв. відправився в 01 год. 19 хв. Затримка поїзда склала 00 год. 30 хв. По доповіді машиніста потерпілих немає, габарит в нормі.
21.02.2017 16:44	На 107 км + 400 м перегону Калинівка 2 – Варшиця, Старокостянтинівка дистанція колій в м. Калинівка Вінницької області. Водій автобуса ПАЗ-32051, рухаючись без пасажирів не за маршрутом, з місця стоянки автобуса до автозаправочної станції, порушив правила проїзду нерегульованого залізничного переїзду, проігнорував звуковий і світловий сигнал машиніста та допустив зіткнення з потягом № 808, машиніст якого здійснював перевезення пасажирів сполученням «Хмельницький – Вінниця».
22.02.2017 1:28	Львівська залізниця, Івано-Франківська дирекція, на 1 км. + 100 м. ст. Карапчів. Вантажний поїзд № 8854, на неохороняемому переїзді допустив зіткнення із легковим автомобілем ВАЗ-2109. Затримка поїзда по місцю події склала 00 год. 39 хв. Постраждалих немає
01.03.2017 8:12	Придніпровська залізниця, ДН-3 перегін Канцерівка-Мирова, переїзд 154км. Поїзд № 6489 «Запоріжжя – Нікополь» Р1-208 (РПЧ-2) при справній сигналізації скоїв наїзд на легковий автомобіль ВАЗ-2101, держ. номер 57053П. О 8-30 бригада швидкої допомоги констатувала смерть водія.
16.03.2017 19:13	Донецька залізниця. Красноармійська дільниця. На ст.Добропілля. На залізничному переїзді з черговим 32 км легковий автомобіль Шкода-Октавія, під керуванням водія 1990 р.н., проїхав на заборонний сигнал світлофорної сигналізації, вїхав у бік маневрового тепловозу ЧМЕ-3 № 5559 під керуванням машиніста. ТЧ-4 Красноармійськ. Під час зіткнення ніхто не постраждав. Автоматизована переїзна сигналізація працювала справно, шлагбаум був закритий, пристрої СЦБ не пошкоджені. О 19 год. 25 хв. викликана поліція. Від швидкої допомоги водій відмовився, самостійно на своєму авто уїхав.

Продовження таблиці А.2

1	2
17.03.2017 9:15	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» ДН-3 Жмеринка. Поїзд №8501, 2ТЕ116-1434 сек. Б на регульованому залізничному переїзді, без чергового працівника перегону Бар – Копай 39 км пкб сталася дорожньо-транспортна пригода, автомобіль «Мазда», при забороняючому показанні переїзних світлофорів (автоматика справна) виїхав на переїзд, де був збитий поїздом. Водій 1977 р.н. травмований, направлений до Барської міської лікарні.
07.04.2017 12:52	ПЗЗ ДН-1. Станція Васильків. При переїзді через регульований переїзд 892км вантажний автомобіль (бензовоз) пошкодив тумбу шлагбаума Б. На рух поїздів впливу немає. ДНЦ Песоцький.
08.04.2017 22:10	Придніпровська залізниця, ДН-3, станція Федорівка. При відправленні поїзда №6521 сполученням «Вільнянськ – Мелітополь» ЄР-1 №207 машиніст РПЧ-3 з 1-ї колії станції відбулося ДТП з автомобілем ВАЗ-2108, який стояв по за габаритом. Жертв та постраждалих немає. Поїзд №6521 затримав себе на 44 хв.
12.04.2017 15:20	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса. перегін Главані – Аліяга. Поїзд №3001 (2ТЕ116-823Б/900Б) при швидкості руху 35км/год застосував екстрене гальмування через наближення до переїзду без чергового 27км пк9 легкового автомобіля синього кольору марки ВАЗ-21099, що проїхав заборонене показання переїзної сигналізації та в'їхав у правий бік ведучої секції тепловозу. Травмованих та загиблих немає
14.04.2017 13:57	Придніпровська зал., ДН-2, перегін Радушна- Апостолове. На справному неохоронному переїзді 17км поїзд №2126 ВЛ11м5-471 машиніст застосував екстрене гальмування. Здійснив наїзд на авто ВАЗ-2101 білого кольору. Пасажирка загинула на місці, водій доставлений до лікарні.
14.04.2017 18:09	ПЗЗ, ДН-4, Пер. Н-Волинськ-Вершниця. Переїзд який охороняється 332 км пк 2 з/п «Дружба» легковий автомобіль Ланос, в'їхав в бік 3 вагону електропотягу № 6504 сполученням «Шепетівка – Коростень» ЄР 9 М № 501. Потерпілі відсутні. Затримки потягів немає.
21.04.2017 15:45	Південно-Західна залізниця Козятинська дирекція залізничних перевезень На перегоні Тетіїв – Погребище, на 37 км неохороняемого переїзді. При справних засобах сигналізації, в бік першого вагону дизель поїзда № 6294 сполученням «Жашків – Козятин», ДР-1А № 153, в'їхав автомобіль ГАЗ-53, р/н 61-32 ТХО (не ліцензований). Постраждалих немає. Поїзд відправлено 16 год. 05 хв. Поїзд затримано на 00 год. 20 хв.

Продовження таблиці А.2

1	2
29.04.2017 20:15	Львівська залізниця Івано-Франківська дирекція Ст. Рожнятів. Поїзд №133 локомотив 2М62 №1250 в складі 17 кл. вагонів вагою 980т сполученням «Івано-Франківськ – Миколаїв» на ст. Рожнятів 54 км ПК1 на неохоронному переїзді допустив зіткнення із легковим автомобілем Лада «Калина». Затримка поїзда сталась на перегоні Калуш-Рожнятів (наїзд на людину 01год.10хв 19:00-20:10 по ст. Рожнятів ДТП 00год. 23хв) в загальному 01год 31хв.
02.05.2017 0:20	Південно-Західна залізниця, ДН-2, перегін Бердичів – Михайленки. Після проходження поїзда №3157 ВЛ80т №706 ТЧ-6 Швачко на узбіччі з правої сторони по руху поїзда виявлено автомобіль ВАЗ-2108 держ.№АМ6650ВО. За інформацією чергової по переїзду, здійснив виїзд на переїзд та зіткнувся з вантажним поїздом орієнтовно 37 вагоном, збив запасний шлагбаум з правої сторони. Водій 85р.н. проживав у м. Бердичів, непрацюючий – смертельно травмований. Затримок поїздів немає
10.05.2017 22:07	Придніпровська залізниця, ДН-3 Запоріжжя, перегін Гусарка-Пологи, 288км ПК8. Поїзд №2637, 2ТЕ116 №1529, вага-4520т, вісей 208. Формування - Волноваха, призначення - Запоріжжя-Ліве. Під час прямування поїзда по перегону на переїзді без чергового 288км + 640м сталося зіткнення з приватним легковим автомобілем джип «Гойота Хейлендер» державний номер АР0077ВН. Водій автомобіля не зважаючи на заборонне показання звукової та світлової сигналізації та поїзд, що наближався виїхав на переїзд де був збитий поїздом. Машиніст застосував екстрене гальмування, але уникнути наїзду не вдалося. Машину було вдарено у середину кузова та підім'ято під автозчепний пристрій локомотива. У автомобілі знаходились водій Асауленко І.О. 1970 р.н. та два пасажирів, травмованих та загиблих немає. Автомобіль пошкоджено до ступеню після аварійного ремонту, тепловоз пошкоджено до ступеню між поїзного ремонту. Затримка поїзда №2637 на 02:28.

Продовження таблиці А.2

1	2
14.05.2017 14:20	<p>Регіональна філія Придніпровська залізниця, ДН-2 Кривий Ріг, ст. Мирова, переїзд 134км +257м (IV категорії, без чергового), електропоїзд №6494 Нікополь – Запоріжжя2. При справно працюючій переїзній сигналізації на залізничному переїзді допущено випадок ДТП, за наступних обставин: водій легкового автомобілю ВАЗ-2101, незважаючи на заборонне показання переїзної сигналізації, справно працюючу звукову сигналізацію та наявність на переїзді рухомого складу, своєчасно не вжив заходи щодо зупинки автомобілю та виїхав у негабарит до парної колії. У результаті удару сходиною другого тамбуру першого за напрямком руху вагону поїзду №6494 у передню частину автомобілю, авто відкотилося назад. Після зіткнення водій та пасажери вийшли з автомобілю, відкотили його за світлофор та пішки зникли з місця події. За попередньою інформацією водій та пасажери перебували у неадекватному стані, пошук їх триває. Травмованих та загиблих немає. Інфраструктура залізниці не ушкоджена, у автомобіля пошкоджено передня частина до ступеню після аварійного ремонту. Затримано поїзди: №6494 на 01:25, №74 на 00:25, №120 на 01:15.</p>
23.05.2017 5:40	<p>Південно – Західна залізниця. Жмеринська дирекція залізничних перевезень станція Воронківці. Поїзд №8865 (3400-425-3306) 6/0 567 брутто ,421 нетто 24 вісі локомотив 2 М62 №0248(б) Гречани на 77 км ПК 5 (неохороняємий переїзд) сигналізація працює, здійснив наїзд на трактор.</p>
31.05.2017 12:41	<p>Південно-Західна залізниця. ДН-1 Київ На переїзді 749км ПК9 перегону Ніжин – Носівка. Зіткнення поїзда №53 сполученням «Санкт-Петербург – Київ» (ЧС4 №191) з автомобілем «Запорожець». Смертельно травмований водій легкового автомобіля. На місце події виїхали ШЧ-11, ПЧ-5, ДНГ-1, УРБА-1. Затримано поїзд №53 +43хв.</p>

Продовження таблиці А.2

1	2
21.06.2017 11:25	Львівська залізниця, ДН-4 Івано-Франківськ. перегін Вашківці – Іспас 23км ПК5. На переїзді без чергового, IV категорії, обладнаний переїзною сигналізацією – допущено ДТП: особистого легкового автомобіля марки Фольксваген Пассат, державний номер ВХ8465ВМ, з вантажопасажирським поїздом №951 сполученням Чернівці – Вижниця, локомотив ЧМЕЗ №2505, ТЧМ-13 Патраш, приписки ТЧ-13 Чернівці. Водій легкового автомобіля під'їжджаючи до переїзду з лівої сторони по ходу поїзда, не зважаючи на заборонні показання переїзної сигналізації виїхав на переїзд, де і був збитий поїздом. Машиніст поїзда застосував екстрене гальмування, але наїзд попередити не зміг. Зіткнення сталося при швидкості руху поїзда 22км/год., при встановленій швидкості 25 км/год. Водій Андрюк Михайло Васильович 01.08.1989 р.н., житель с. Банилів Вижницького р-ну Чернівецької області, доставлений у Вашківську районну лікарню для обстеження. Затримка поїзда №951 склала +01год. 42хв.
27.06.2017 19:57	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-2 ім. Тараса Шевченко, перегін Шпола – Іскрине переїзд 245км пк2. Поїзд №6301 «Черкаси – Христинівка», Д1 №712, при швидкості 50км/год допустив зіткнення з причепом легкового автомобіля ВА3-2109, водій якого незважаючи на забороняюче показання світлової та звукової сигналізації виїхав на переїзд (IV категорії, без чергового працівника). Вини залізниці немає. Внаслідок ДТП пошкоджень дизель-поїзда немає. Поїзд №6301 затримано на 30 хв.
01.07.2017 8:32	Південна залізниця, ДН-4, Полтава. Поїзд №8851 ЧМЕ-3 №3376 ТЧ-12 Гребінка, 7 вагонів, 28 вісей, 302т. зі швидкістю 38-40 км/год відбулося зіткнення з автотранспортним засобом Хюндай (автомобіль збитий локомотивом). Переїзд без чергового, не обладнаний світлофорною та звуковою сигналізацією, 4 категорії. Попередньою причиною ДТП стало порушення водієм автомобіля Хюндай вимог правил проїзду залізничних переїздів (п. 20.2, 20.3 ПДР).
04.07.2017 20:47	Регіональна філія Одеська залізниця ДН-2 ім. Т. Шевченка переїзд 109 км ПК8. Водій автомобіля Таврія незважаючи на заборонне показання світлової та звукової сигналізації виїхав на переїзд, де був збитий поїздом № 4854. Пасажир автомобілю отримав травми. Поїзд № 4854 затримка 01 год. 43 хв.

Продовження таблиці А.2

1	2
05.07.2017 12:52	<p>Регіональна філія Придніпровська залізниця, ДН-3 Запоріжжя, регульований переїзд 1236км+254м. Поїзд №232 сполученням «Генічеськ – Івано-Франківськ» (ЧС2 №415 ТЧ-3 Мелітополь) зіткнувся на переїзді з легковим автомобілем ЧЕРРІ QQ А113, водій якого проігнорував заборонні показання переїзної сигналізації, виїхав на проїзну частину переїзду перед поїздом. Водій та 2 пасажирів легкового автомобіля загинули на місці події. Затримано поїзди: №86 «Новоолексіївка – Львів» на 27 хв., №6704 на 36 хв., №730 «Генічеськ – Харків» на 17 хв., №232 на 02 год. 45хв</p>
06.07.2017 18:11	<p>Придніпровська залізниця, ДН-3 Запоріжжя, перегін Молочанськ – Світлодолинська. Поїзд №69 «Маріуполь – Львів», 2ТЕ116 №1319 (ТЧ-3 Мелітополь), (ТЧ-3 Мелітополь), 853т, вісей - 60. О 18:11 на переїзді без чергового працівника, 4 категорії, 97км ПК8 перегону сталося ДТП з трактором №11857 АР з двома завантаженими причепами. Водій трактора Левін Максим Федорович, 15.04.1985р.н. незважаючи на заборонне показання світлової та звукової переїзної сигналізації виїхав на переїзд де був збитий поїздом. У водія трактора травмована рука, викликана швидка допомога. Локомотивна бригада без травм. Повідомлено: поліцію о 18:18, ВОХР о 18:25, швидку о 18:13. Затримано поїзд №69 на 00:15.</p>
06.07.2017 23:50	<p>Львівська залізниця, ДН-1 Львів перегін Калинів – Рудки. Поїзд №3804 (М62 №1603, склад 1 вагон, 83т). На регульованому переїзді 46км+525м (без чергового працівника) перегону сталося ДТП з легковим автомобілем Шкода, державний номер ВС 6241 ВК, який виїхав на переїзд при заборонних показаннях світлофорної сигналізації. Водій легкового автомобіля зник з місця ДТП. Затримка поїзда №3802 склала 01год. 30хв.</p>
19.07.2017 11:40	<p>Регіональна філія «Донецька залізниця», ДН-2 Красний Лиман. поїзд №3208Д з локомотивом 2Т116 №531 ТЧМ-6 Кисільов. При слідуванні поїзда на переїзді без чергового машиніст помітив автомобіль Тойота, який стояв з порушенням габариту та застосував екстремне гальмування, зіткнення запобігти не вдалось. Постраждалих немає. По попереднім даним пошкоджено підніжку тепловозу та в трьох вагонах. Пошкоджень інфраструктури немає. Переїзна сигналізація справна. Затримка поїзда уточнюється. Повідомлено поліцію</p>

Продовження таблиці А.2

1	2
29.07.2017 22:22	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-1 Київ. Поїзд Костянтинівка – Київ, HRSC2, на 49км пк4 (колишній переїзд) здійснив наїзд на легковий автомобіль марки Опель-Омега, без водія та пасажирів. Відсутній габарит по парній та непарній коліях перегону. Під час зіткнення було пошкоджено обладнання головної кабіни поїзда з викликом допоміжного локомотива та зчепу для пересадки пасажирів. Затримки поїздів уточнюються
30.07.2017 3:25	Регіональна філія «Донецька залізниця», ДН-2 Красний Лиман. Машиніст Поїзда помітив автомобіль марки ВАЗ-2107, який при справно працюючій сигналізації стояв з порушенням габариту. Машиніст застосував екстрене гальмування. Зіткнення попередити не вдалось. Постраждалих та загиблих немає. На локомотиві пошкоджено поручні та привід швидкостеміру
03.08.2017 11:10	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-2 ім. Т. Шевченка ст. Золотоноша. При під'їзді до регульованого переїзду 860 км ПК4 (III категорії, з черговим працівником) водій вантажного автомобіля САЗ-3509, не впорався з керуванням автомобіля через відмову дії гальм та виїхав на колію № 12 з наступним перевертанням автомобіля на захрестовинну криву СП № 5 з руйнуванням 20 болтів ФБС підпірної стінки. Водія автомобіля доставлено у Золотоніську районну лікарню для надання медичної допомоги.
08.08.2017 21:49	Регіональна філія «Південна залізниця», ДН-5 Купянськ. електропоїзд №6833 сполученням Лосєве – Гракове (Р-2 №327, машиніст Тарасенко, РПЧ-1) на переїзді 45 км без чергового працівника (неохороняємий) збив легкову автомашину №АХА 10-75 АН. На момент зіткнення переїзна сигналізація працювала справно, жертв немає. Вини залізниці немає. Викликано карету медичної допомоги. Випадок розслідується.

Продовження таблиці А.2

1	2
09.08.2017 8:21	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-4 Івано-Франківськ. перегін Бурштин – Галич. Поїзд №144 Київ – Ворохта, 2М62Б ТЧМ-1 Гульцьо, 16 класних, 942т, на не охоронному переїзді 107км пк9 (4 категорії без чергового працівника) здійснив наїзд на автомобіль ВА3 2106 державний номер 64381ІВ світлого кольору, який при справно працюючій світловій та звуковій сигналізації виїхав на переїзд. В автомобілі смертельно травмовано водія, 2 жінки та дитина шкільного віку. Особи загиблих, обставини ДТП встановлюються. Водій та 3 пасажира легкового автомобіля загиблі на місці пригоди. По впливу затримано поїзда: №144 Київ – Ворохта на 01год. 56хв., №701 Чернівці – Львів на 02год. 04хв., №749 Івано-Франківськ – Київ на 01год. 12хв., №116 Харків – Чернівці на 01год. 16хв., №6411 на 59хв., №2309 на 03год. 01хв., №2308 01год. 40хв.
27.08.2017 21:35- 22:45	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-2 Козятин, перегін Попільня – Сквиря. Поїзд № 8852 (ЧМЕЗ №4643, 232 т, 2/4 вагонів) на нерегульованому переїзді 10 км (4 категорії, не обладнаний пристроями переїзної сигналізації, без шлагбаумів) допустив зіткнення з легковим автомобілем, який виїхав на переїзд. Травмованих немає. Без сходження рухомого складу. Повідомлено: швидка медична допомога та поліція. За попередньою інформацією претензій до залізниці немає, пошкоджень інфраструктури та рухомого складу немає.
28.08.2017 9:40	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-1 Київ. Поїзд №228 «Бердянськ - Київ» (ЧС4 №149 ТЧМ-1 Широков) на регульованому переїзді 28км ПК5 зіткнувся з легковим автомобілем ЛЕКСУС. Травмованих немає. В локомотиві ЧС4 №149 пошкоджений колісочисник, гальмівна магістраль, приймальна котушка АЛСН, допомога надана локомотивом ДСЗ №007 ТЧМ-6.
30.09.2017 16:35	Львівська залізниця, дирекція залізничних перевезень-1, перегін Ясениця-Стрілки, на 108 км + 100 м сполучення Сянки – Львів, Львів. Машиніст поїзда № 6022, на регульованому переїзді, без чергового, при справнопрацюючій сигналізації допустив зіткнення з вантажним автомобілем (лісовоз без номерних знаків). Поїзд затримано на 40 хв. Швидкою допомогою потерпілих доставлено в лікарню м. Старий Самбір.

Продовження таблиці А.2

1	2
02.10.2017 9:35	Придніпровська залізниця, дирекція залізничних перевезень-3, перегін Мелітополь – Обільна, сполученням НіжинКиїв-Волинський, Запоріжжя. Переїзд 1212 км (без чергового працівника, 4-й категорії), поїзд № 4322. Під час прямування локомотиву № 4322, сталося зіткнення з автомобілем Део-Ланос, водій якого виїхав на переїзд незважаючи на заборонні показання переїзної сигналізації та локомотив, що наближався.
02.10.2017 16:05	На 886 км ПівденноЗахідна залізниця, дирекція залізничних перевезень-1, на перегоні Васильків – Боярка, Київ. Водій легкового автомобіля Черрі-Кімо, проігнорував забороняючі показання світлофора на залізничному переїзді та виїхав на переїзд, де допустив зіткнення з мотрисию МПТ-6, машиніст якої рухався по неправильній колії згідно вказівки ДСП.
03.10.2017 1:40	Одеська залізниця, перегін КаховкаЗаповітне, переїзд на 277 км. Водій автобуса Фольксваген, у вільний від руху поїздів час, не впорався з керуванням, збив світлофор, опору освітлення, що призвело до перекидання автобуса та з'їзду в кювет.
07.10.2017 14:02	Південна залізниця, ДН-4 Полтава, станція Ліщинівка, на переїзді 189км ПК1. Поїзд № 2621 (ВЛ80т №1830, ТЧ-5 Полтава, 55 вагонів, 220 вісей, 4976 тон) зупинився через зіткнення з автотранспортним засобом МАЗ, (автомобіль збитий поїздом). Переїзд з черговим, обладнаний світлофорною та звуковою сигналізацією. Пошкодження локомотиву: лобова частина кузова, лівий буферний ліхтар, ліве лобове скло. В автомобілі пошкоджена бокова частина напівпричепа. На розслідування виїжджали: ДНЗ-4, ПЧ-12, УРБАТ-4, ТЧ-6, ШЧ-8, Кобеляцький відділ національної поліції в Полтавській області, поліція СРПП №9. Попередньою причиною ДТП стало порушення водієм автомобіля МАЗ вимог правил проїзду залізничних переїздів п. 20.2, 20.3 ПДР (об'їхав шлагбаум та виїхав на переїзд незважаючи на заборонні сигнали переїзної сигналізації). Після заміни локомотива на ВЛ80т №1062 поїзд №2621 о 16.58 відправився за призначенням
08.10.2017 0:47	Південно-Західна залізниця, перегін Славута-1 – Славута2. При прямуванні поїзда №8852 (ЧМЕЗ №1667, склад 10/0 вагонів, 999т.) на регульованому переїзді 6км ПК3, 4 категорії, без чергового працівника, при справно працюючій переїзній сигналізації легковий автомобіль «Волга» без номерних знаків в'їхав в вагон №44937118 поїзда (4 за напрямком рухом). Поїзд відправився о 01.53 з затримкою на 01 год. 06 хв. Повідомлено поліцію та НОР-2.

Продовження таблиці А.2

1	2
09.10.2017 19:50	Регіональна філія Донецька залізниця, ДН-2 Лиман. Поїзд № 2280 (ДЕ1 №031) на переїзді 970 км ПК10 допущено ДТП з причепом трактора Т150. Тракторист при справно діючій світловій та звуковій сигналізації та зачиненим шлагбаумом виїхав на переїзд, де в нього зупинився двигун. Травмованих та вини залізниці немає. Пошкоджено причеп – деформація рами, відірвано вісь.
15.10.2017 10:10	Одеська залізниця, ДН-1 Одеса. перегін Ізмаїл – Ташбунари. На регульованому переїзді без чергового працівника (IV категорії), при справно діючій світловій та звуковій сигналізації із заборонним показанням, водій автомобіля Тайота-Лендкрузер, (не ліцензований) виїхав на переїзд та допустив в'їзд у правий бік тепловоза поїзда №1108 (2ТЕ116 №900 ТЧ-1 Одеса-Сортувальна), який рухався зі швидкістю 50 км/год.
16.10.2017 16:58	Південно-Західна залізниця, ДН-3 Жмеринка, перегін Юрківка – Журавлівка. Поїзд № 2937 (2ЕЛ5 №012) на переїзді (без чергового працівника) 1187 км ПК8 о 16год 58хв. допустив зіткнення з трактором ЮМЗ з причепом через порушення трактористом Крижанівським ПДД (виїхав на переїзд при справно діючій сигналізації) Поїзд відправився з затримкою на 43 хв. Потерпілих немає
03.11.2017 19:29	Одеська залізниця ДН2 ім. Т. Шевченка перегін Кублич – Розкошівка на 95 км ПК8. Поїздом №8302 (ЧМЕЗ №1632 ТЧ-6 Христинівка, склад 2 вагони (КМС) та господарчий локомотив ЧМЕЗ) на регульованому переїзді без чергового (4 категорії), при справно працюючій переїзній сигналізації, допущено зіткнення з легковим автомобілем марки ФольксвагенПассат. Повідомлено: поліція, швидка допомога. Вини залізниці немає. На локомотиві пошкоджено підніжку. Затримано поїзд №8302
04.11.2017 23:15	Південно-Західна залізниця, ДН-2 Козятин, ст. Жашків. При подачі вагона на під'їзну колію №6Б «УкрМет-Центр» при справно діючій переїзній сигналізації допущено зіткнення легкового автомобіля марки ВА3-2106 з вагоном на переїзді 78 км, без чергового працівника, 4 категорії. Постраждалих немає. Повідомлено: поліція, НОР. Вини залізниці немає
12.11.2017 17:55	Одеська залізниця, ДН-1 Одеса, колійний пост 5км, дільниця БереговаЧорноморська. Поїзд №3956 (ВЛ80т №1496, вага 1874т, 240 вісей) на 5км ПК4 застосував екстрене гальмування для запобігання наїзду на вантажний автомобіль марки «КАМАЗ», який виїхав на переїзд при заборонному показанні переїзної світлофорної сигналізації. Зіткнення уникнути не вдалося

Продовження таблиці А.2

1	2
13.11.2017 17:35	Львівська залізниця ДН-1 Львів, станція Дубляни-Львівські. Під час подавання групи із восьми завантажених вагонів (вагонами вперед) на під'їзну колію «в/ч А1587» (баланс ПЧЗ) тепловозом ЧМЕЗ №1324, на нерегульованому переїзді IV категорії обладнаному дорожніми знаками, допущено зіткнення вагона №73904443 з вантажним автомобілем «ISUZU»
21.11.2017 22:40	Південна залізниця, ДН-4 Полтава, перегін Гребінка-Пирятин, 709 км. При слідуванні поїзда №8856 (ЧМЕЗ №3183,) на регульованому переїзді, без чергового працівника, допущено зіткнення з автомобілем ВАЗ-2101.
25.11.2017 12:59	Одеська залізниця, ДН-4 Херсон, роз'їзд Добровольський, на 190 км ПК5. Поїзд №765 Київ – Херсон (ТЕП70 №0031) при швидкості 95 км/год. застосував екстрене гальмування для попередження наїзду на чоловіка, що перекатував мотоцикл МТ10 без номерного знаку з коляскою по пішохідному переходу через колію №І. Внаслідок незначної відстані наїзд попередити не вдалось – відбувся удар лівим за напрямком руху боком тепловоза у переднє колесо мотоцикла. Внаслідок удару мотоцикл відновленню не підлягає, на тепловозі незначна деформація колієочисника з лівого за напрямком руху боку, пошкоджена ручка кінцевого крану
28.11.2017 11:13	Південна залізниця, ДН4 Полтава, перегін Хорол-Петрівка. На регульованому переїзді 213км без чергового працівника допущено зіткнення поїзда №3503 (2ТЭ116 №816, ТЧМ-6 Логвіненко) з автомобілем ВАЗ 2110
10.12.2017 11:55	Південно-Західна залізниця, ДН-4 Коростень, перегін Курне-Смолка. Поїзд №6411 сполученням Житомир – Новоград-Волинський (ДР1А №156) на регульованому переїзді 172км обладнаному сигналізацією без чергового працівника, на швидкості 50-55 км/год. допущено зіткнення з автомобілем ВАЗ-2101. Водій від госпіталізації відмовився, травмованих немає. Сигналізація на переїзді працювала справно. Поїзд має незначні ушкодження живильної магістралі, продовжив рух.

Продовження таблиці А.2

1	2
11.12.2017 6:30	<p>Донецька залізниця, ДН-2 Лиман, на 76 км перегону «Родинська – Покровськ2». На переїзді з черговим працівником, 2 категорії, обладнаному сигналізацією, яка була не задіяна, допущено зіткнення поїзда № 4754 (локомотив резервом, ЧМЕЗ №6425 ТЧ-4 Покровськ) з вантажним автомобілем «Газель», який рухався через переїзд при відкритих шлагбаумах. В автомобілі знаходилось дві особи: водій 1974 р.н., та пасажир 1951 р.н.</p> <p>Внаслідок зіткнення пасажир отримав травму ноги, госпіталізований до міської лікарні. В локомотиві пошкоджено поручень, в автомобілі пошкоджено праву частину кабіни.</p> <p>Повідомлено: поліція, швидка допомога, ДСНС</p>
14.12.2017 11:28	<p>Південно-Західна залізниця, ДН-1 Київ, ст. Неданчичі. Поїзд №907 сполученням Славутич – Семиходи (ЕР9м №673) на регульованому переїзді 132км ПК10 без чергового працівника, при справно працюючій світлофорній та звуковій сигналізації допущено зіткнення з легковим автомобілем «РЕНО», який виїхав на переїзд при забороняючому сигналі світлофора.</p>
17.12.2017 17:50	<p>Донецька залізниця, ДН-2 Лиман. ст. Добропілля, 35 з'єднувальна колія. На нерегульованому переїзді 29 км +645 м, обладнаний дорожніми знаками, допущено зіткнення одиночного локомотива ЧМЕЗ №2677 ТЧ-4 Покровськ, який прямував зі ст. Добропілля на під'їзду колію ЦОФ «Добропільська» з легковим автомобілем Volkswagen Polo</p>
18.12.2017 9:09	<p>Південно-Західна залізниця, ДН-1 Київ, перегін Петро Кривоніс – Підгірці. Поїзд №6703 сполученням Київ - Миронівка (ЕР9м №540), на регульованому переїзді 16км ПК10 без чергового працівника при справно працюючою сигналізації допущено зіткнення з легковим автомобілем Шевроле</p>
18.12.2017 20:54	<p>Одеська залізниця, ДН-3 Знам'янка, перегін Кавуни – Южноукраїнська. Поїзд №2762 (ВЛ-80С №1619 ТЧ-2 Подільськ, ТЧМ-4 Помічна 1507т, 232 осі), на регульованому переїзді 1103 км ПК7, без чергового працівника, при справно працюючій переїзній сигналізації, допущено зіткнення легкового автомобіля марки ВАЗ-2112, який в'їхав в акумуляторний ящик передньої секції локомотива, права за напрямком руху сторона. В автомобілі знаходилось три особи</p>

Продовження таблиці А.2

1	2
20.12.2017 18:54	Одеська залізниця, ДН-1 Одеса. ст. Поромна. Під час виконання маневрової роботи тепловозом ЧМЕЗ №2541, ТЧ1 Одеса-Сортувальна, при осаджуванні групи із 12 завантажених вагонів з Предпоромного парку в Виставочний парк по колії ІА на нерегульованому переїзді 6 км ПК8, без чергового працівника, при швидкості 5 км/год допущено ДТП з автомобілем Опель-комбі
28.12.2017 7:00	Ольшанська регіональна філія Дільниця № 3 Миколаївського виробничого району. Передавальний состав ТГМ 4 №1688, вантажний потяг в складі 15 вагонів, допустив зіткнення з вантажним автомобілем КАМАЗ, водій якого допустив виїзд на переїзд №2, нерегульований, загального користування. Постраждали відсутні.
28.12.2017 12:00	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН - 1 Львів. На регульованому переїзді 18 км без чергового, при справно працюючій сигналізації, допущено зіткнення поїзду №6062 Львів – Ходорів (ДР1А №194/180) з автомобілем швидкої допомоги марки «Peugeot». Водій швидкої допомоги проігнорував заборонне показання світлофора та в'їхав в бік поїзда. У автомобілі знаходилась бригада із 4 чоловік, яких направлено на обстеження у лікарню №8 м. Львів.

Таблиця А.3 – Статистичні дані про ДТП на залізничних переїздах за 2018 рік (по 27.09.2018)

Дата і час скоєння подій	Місце скоєння, причини та короткі обставини подій
1	2
07.01.2018 23:17	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-1 Київ, ст. Кобижча. За повідомленням машиніста резервного локомотива №4854 (ЧМЕЗТ №6579) на переїзді 763 км з черговим працівником, при справно працюючій сигналізації, сталося зіткнення з легковим автомобілем Вольво. Водій втік змісця ДТП. Автомобіль знаходиться в негабариті між першою та другою коліях, рух поїздів організовано по третій та четвертій коліях станції.

Продовження таблиці А.3

1	2
13.01.2018 17:20	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса. Перегін Нікель - Побузський – Болеславчик. При прямуванні поїзда №4802 (одиначний локомотив 2ТЕ10М № 2414, Помічна) на нерегульованому переїзді 25 км ПКЗ (4 категорії, без чергового працівника, не обладнаний переїзною сигналізацією) допущено зіткнення з легковим автомобілем «Волга». Унаслідок ДТП автомобіль відкинуло на узбіччя. Водій з місця події зник на сторонньому автомобілі в напрямку м. Голованівськ. Локомотив та колію не пошкоджено. Колія на балансі ПЧ-7 Гайворон.
14.01.2018 9:53	Регіональна філія «Придніпровська залізниця», ДН-3 Запоріжжя. На переїзді без чергового працівника, при справно працюючій сигналізації, допущено зіткнення поїзда №85 Львів – новоолексіївка (ЧС7 №310 (ТЧ-8), з машиною «Жигулі». Травмовано дві особи. Локомотив не пошкоджено. Відсутній габарит по парній колії. Скарг від пасажирів поїзда №85 не надходило. Вини філії немає. Повідомлено поліцію, викликано швидку допомогу, яка на місці постраждалим надала першу медичну допомогу та забрала до лікарні м. Мелітополь
20.01.2018 12:23	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-2 Козятин, перегін Хролин – Полонне. Поїзд №2234 зупинився біля забороняю чого показання сигнальної установки №2 та виявив на узбіччі автомобіль марки Фольксваген Т4. Зі слів водія на переїзді 118 км (без чергового працівника) при справно діючій сигналізації в автомобілі відмовили гальма і він в'їхав у хвостову частину поїзда №2472.
22.01.2018 15:29	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-5 Ужгород. На переїзді 29 км ПКЗ, без чергового працівника, 3 категорії, перегону Долина – Болехів, Поїзд №4403 допустив зіткнення із легковим автомобілем ВАЗ 2101. Вини філії немає. Затримки інших поїздів не допущено. Поїзд №4403 затримано на 13 хв. Повідомлено: поліцію.

Продовження таблиці А.3

1	2
24.01.2018 6:25	Станція «Чорноморськ – Порт» Одеська обл. Водій автобуса МАН, що належить ДП «МТП Чорноморськ» (Одеська обл.), здійснюючи перевезення працівників ДП «МТП Чорноморськ», не надав переваги у русі (проігнорував вимогу дорожніх знаків), виїхав на нерегульований технологічний переїзд та допустив зіткнення з першим вагоном №67893479 групи з 21-го порожнього вагону при їх осаджуванні тепловозом ЧМЕЗ №2997 ТЧ-1 Одеса – Черноморськ група із порожніх 21 вагонів 84 осі 460 т., при швидкості 10 км/год. на під'їзну колію 339 ІФ ДП «АМПУ» через ходову колію №33 станції Чорноморськ – Порт. Допущено сходження двох колісних пар першого візка зазначеного вагону.
25.01.2018 23:20	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-1 Львів. На регульованому переїзді без чергового 1 км ПК9, при справно працюючій звуковій та світловій сигналізації, поїздом №8852в складі 2 вагонів допущено зіткнення з легковим автомобілем «Опель Вектра». Вини філії немає, водій порушив ПДР
28.01.2018 13:45	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса, ст.. Чорноморськ-Порт . Під час осаджування маневрового составу вагонами вперед ЧМЕЗ №2997 у кількості 14-ти навантажених вагонів через з'єднувальну колію №65 Олександрівського причального парку для подавання вагонів на під'їзну колію ІФ ДП «АМПУ», на технологічному проїзді допущено зіткнення з вантажним автомобілем марки «DAF». Травмованих немає. Вини філії немає.
02.02.2018 18:31	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-3 Рівне перегін Луцьк – Гнидава. Поїзд №8856 на переїзді 167 км ПК7, без чергового працівника, 4 категорії, застосував екстрене гальмування попереджаючи наїзд на автомобіль «ФОРД», який перетинав переїзд при забороняючій звуковій та світловій сигналізації. Наїзд попередити не вдалося, пошкоджено автомобіль, потерпілий немає. Вини філії немає.
06.02.2018 16:00	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-2 Козятин. За повідомленням заступника начальника ст. Фастів на регульованому переїзді без чергового, який знаходиться на коліях №11 та №12, при справно працюючій переїзній сигналізації, допущено зіткнення легкового автомобіля марки «Daewoo Nexsia», та тепловозу ЧМЕЗ №7348. Травмованих немає.

Продовження таблиці А.3

1	2
12.02.2018 20:58	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-2 Тернопіль, ст. Глибочок-Великий. На переїзді 1350 км ПК2 з черговим працівником, 2 категорії, допущено зіткнення поїзда №134 Івано-Франківськ – Київ з легковим автомобілем Ланос, який виїхав на закритий переїзд при справно працюючій сигналізації. Черговим по переїзду включено загороджуючий світлофор, машиніст поїзда №134 застосував екстрене гальмування. Вини філії немає. Причини і обставини з'ясовуються. На теперішній час перегін закрито для відновлення габариту.
25.02.2018 15:22	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-2 Козятин. Поїздом №8852 на переїзді 10 км (не обладнаний сигналізацією, без чергового працівника) допущено зіткнення з автомобілем PEUGEOT 4007. За попередньою інформацією постраждалих немає, вини залізниці немає.
02.03.2018 5:32	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-4 ІваноФранківськ, перегін Вашківці – Завалля. Поїзд №954 Вижниця – Чернівці (ЧМЕЗ №2652 ТЧ-13, ТЧМ5) у складі 2 пасажирських вагони, на нерегульованому переїзді 8 км (без охорони, не обладнаний сигналізацією) допустив наїзд на автомобіль Mercedes Vito
20.03.2018 12:41	Регіональна філія «Донецька залізниця», ДН-2 Лиман, перегін Солідарний – Лантратівка. Поїзд №6482 Кіндрашівська Нова – Лантратівка На регульованому без чергового переїзді 790 км сталося зіткнення з автомобілем КАМАЗ. Вини залізниці немає
24.03.2018 9:27	Регіональна філія «Південна залізниця», ДН-4 Полтава, перегін блок-пост 8 км – Селешина. Поїзд №6573 Красноград – Полтава-Південна. На регульованому без чергового переїзді 8 км сталося зіткнення з автомобілем Форд-Транзит, який виїхав на переїзд при справно працюючій сигналізації. Вини залізниці немає
24.03.2018 9:45	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-2 ім. Т. Шевченка, перегін Капустине – Виска. Водій автобуса "Еталон", незважаючи на заборонне показання світлової та звукової сигналізації виїхав на переїзд 1001 км ПК3 (4 категорії, без чергового працівника, загального користування, регульований, неохороняємий), внаслідок чого було зачеплено задню частину автобуса поїздом №8552 при швидкості 77 км/год. Водій разом з автобусом з місця події втік, травмованих немає.

Продовження таблиці А.3

1	2
25.03.2018 6:20	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-5 Ужгород, перегін Рокосово – Королево. Поїзд №8851 на регульованому переїзді з черговим працівником 75 км ПК2 допустив зіткнення із автомобілем Range Rover, який при справно працюючій світловій та звуковій сигналізації виїхав на переїзд. Травмовано водія (доставлено до Виноградівської районній лікарні). Пошкодження рухомого складу та інфраструктури уточнюються
30.03.2018 19:40	Регіональна філія «Придніпровська залізниця», ДН-3 Запоріжжя. При прямуванні поїзда №226 Бердянськ-Київ на 130 км ПК6- 7 допущено зіткнення з автомобілем УАЗ-451, що знаходився на колії. Водія та пасажирів в автомобілі не було. Травмованих немає. Скарг від працівників залізниці та пасажирів не надходило. Водій намагався переїхати колію у не встановленому місці, у наслідок чого автомобіль застряг на колії. Проводяться відновлювальні работ
22.04.2018 4:32	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-1 Львів, перегін Рава-Руська-1 – Добросин. Поїзд № 6001 Рава-Руська – Львів (ЧМЕЗ № 3257) на переїзді 66 км ПК2, без чергового працівника, при справно працюючій сигналізації допущено зіткнення з автомобілем марки Мерседес
26.04.2018 13:05	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-1 Львів, перегін Пісочна – МиколаївДністровський. Поїзд №6166 Чоп – Львів (ЕР2 №305/884) на переїзді 1531 км ПК5 (не охороняємий) допустив зіткнення з автомобілем АУДІ державний номер ВС 7648 ЕЕ, водій якого при справно діючій світловій та звуковій сигналізації виїхав на переїзд
29.04.2018 14:10	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-1 Львів, перегін Шкло – Яворів. Поїзд №8854 (ЧМЕЗ №628 5 вагонів, вага 462 т). На регульованому без охорони переїзді 27 км ПК1 сталося зіткнення з автомобілем Форд-Фокус р/н RJA-61-78-4 при справно працюючій звуковій та світловій сигналізації
03.05.2018 19:15	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-1 Київ ст. Дарниця. Під час подачі двох вагонів №04628780 та №44907053 (вагонами вперед) на під'їзну колію №304 локомотивом (ЧМЕЗт №5796, ТЧМ-9) на переїзді по вул. Бориспільська сталося ДТП з автомобілем Мерседес. Переїзд не охороняємий, сигналізація відсутня, огорожений дорожніми знаками. Викликано поліцію та швидку допомогу.

Продовження таблиці А.3

1	2
05.05.2018 1:09	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса. Поїзд №119 Запоріжжя – Львів (ВЛ40у №1081) на 139 км ПК7 при швидкості 45 км/год застосував екстрене гальмування для уникнення наїзду на автомобіль ВАЗ 2106 державний номер з наїздом. За попередньою інформацією водій знаходився в стані сильного алкогольного сп'яніння. Пошкоджень рухомого складу та інфраструктури немає.
14.05.2018 13:15	Регіональна філія «Придніпровська залізниця», ДН-2 Кривий Ріг, перегін Дубки – Апостолове. Поїзд №6702 Херсон – Апостолове (ЧМЕЗ №4508 ТЧ-8 Херсон) при швидкості 60 км/год. застосував екстрене гальмування на відстані 150-200 м до переїзду 373 км ПК3 через виїзд на справно працюючий, регульований переїзд (без чергового працівника) автомобіля Suzuki sx4, водій Зіткнення попередити не вдалося, попередньо травмовано пасажиру автомобіля
16.05.2018 13:22	Регіональна філія «Південна залізниця», ДН-4 Полтава. Поїзд №8502 (ЧМЕЗ № 2796) на переїзді 241 км (без чергового працівника та сигналізації) допущено зіткнення з автомобілем Opel Kombo
17.05.2018 16:35	Регіональна філія «Південна залізниця», ДН-3 Суми перегін Ахтирка – Кириківка. На переїзді 7 км (без чергового працівника) поїздом № 4836 (ЧМЕЗ №6617) допущено наїзд на легковий автомобіль «Шкода». Вини філії немає. Затримка поїзда уточнюється.
17.05.2018 23:10	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-4 ІваноФранківськ, ст. Букачівці. Поїзд №43, Івано-Франківськ – Київ (2ТЕ10м №2601А/2827А), на регульованому переїзді 89км з черговим працівником, при справно працюючій сигналізації, допущено зіткнення головної частини поїзда (з вагона №1 до вагона №4) з автомобілем VolksWagen Golf. Після зміни вагона на вагон №03514502 та пересадки пасажирів поїзд відправився із загальною затримкою на 01 год. 06 хв. Випадок розслідується.
20.05.2018 9:53	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса Княжеве – Крижопіль. Поїзд №107 Ужгород – Одеса (ЧС4 №047) на переїзді 1218 км ПК5 (з черговим працівником) застосував екстрене гальмування для уникнення наїзду на транспортний засіб (трактор), в якого при перетині переїзду відключився двигун. Наїзд не попереджено. Постраждалих та пошкоджень інфраструктури немає.

Продовження таблиці А.3

1	2
21.05.2018 16:00	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-3 Знам'янка. Поїздом №92 (ЧС4 №69, ТЧМ-7) на регульованому переїзді 1176 км ПК10 без чергового працівника, при справно працюючій переїзній сигналізації, допущено зіткнення з легковим автомобілем «ВАЗ-2101». Травмовано водія автомобіля. Вини філії немає. О 16.41 відкрито рух поїздів по обох коліях із встановленою швидкістю
28.05.2018 8:15	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса перегін Абамеликове – Кодима. Поїздом №764 Одеса – Київ при швидкості 115 км/год на регульованому переїзді 1278 км ПК1 (IV категорії без чергового працівника), при справно діючій світловій та звуковій сигналізації допущено зіткнення з автомобілем Nissan-Vanette-Cargo. Відсутній габарит по парній та непарній коліях перегону. Затримано поїзди: №764 на 33 хв., №25 на 1 год. 00 хв.
03.06.2018 1:40	Регіональна філія «Південна залізниця», ДН-4 Полтава ст. Нові Санжари. поїздом №4581 (ВЛ82м №61) на переїзді 177 км станції (з черговим працівником) допущено зіткнення з мототранспортом (скутер) без номерних знаків. Шлагбауми опущені, сигналізація працює справно. Попередньо встановлено, що мототранспорт з 2 особами проїхав забороняючі показники світлофорів.
04.06.2018 10:34	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса, перегін Одеса Західна – Одеса Застава-1. На переїзді з черговим 2 км трапилось ДТП автомобілів DAF та ВАЗ р/н Автомобілі прибрано з переїзду о 11.15.
04.06.2018 11:45	Львівська зал., Рівненська дирекція. 346км. а/д М-7 «Київ – Ковель – Ягодин», на «М» Люблін. Водій легкового автомобіля Фольксваген-Полло, під час проїзду на нерегульований переїзд № 4 на 6 км. ПК -5, не зупинився на заборонний знак та здійснив зіткнення з Тепловозом ТГН – 3А №2188.
05.06.2018 2:34	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-3 Знам'янка, ст. Кропивницький. Під час руху поїзда №2127 (ВЛ80т ТЧ-7) на переїзді 286 км ПК6 (з черговим працівником та справно працюючій сигналізації) із заборонним показанням, автомобіль ВАЗ-2121 виїхав на переїзд та в'їхав у лівий бік поїзда за напрямком руху. Загиблих, пошкоджень інфраструктури та рухомого складу немає. Вини філії немає

Продовження таблиці А.3

1	2
08.06.2018 13:50	Регіональна філія «Львівська залізниця», ДН-2 Тернопіль, перегін Копичинці – Гусятин. Поїздом №8552 (ЧМЕЗ №7423) на не регульованому переїзді 11 км ПК4 (без чергового працівника) допущено зіткнення з автотранспортом ІСВ р/н. 257-39 ВО. Травмованих та вини філії немає. На локомотиві пошкоджено поручні.
08.06.2018 17:15	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-1 Одеса, ст. Чорноморськ-Порт. Під час осаджування групи вагонів (10 од., вантаж – лузга) на 72 колії станції, маневровим локомотивом (ЧМЕЗ №3449 (ТЧ-1), ТЧМ-1 та складач поїздів) на технологічному переїзді відбулося зіткнення легкового автомобіля марки Мицубісі L200 та першого вагона за напрямком руху. Вини філії, постраждалих та пошкоджень залізничного майна немає.
21.06.2018 18:32	Регіональна філія «Південна залізниця», ДН-5 Куп'янськ. Поїзд №6486 Святогірськ – Куп'янськ-Вузловий (ЕР9п №4001/4002, РПДМ-4) на переїзді 18 км (регульований, без чергового працівника) при справно діючій світловій та звуковій сигналізації допустив зіткнення з мотоциклом
01.07.2018 18:11	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-3 Жмеринка, перегін Вінниця – Вороновиц. Під час руху поїзда №3601 на переїзді 1 км (без чергового працівника, в межах ст. Вінниця) при справно працюючій сигналізації відбулося зіткнення з автомобілем Фольксваген. В автомобілі знаходились четверо осіб (чоловік, жінка та двоє дітей).. Пошкоджень інфраструктури та рухомого складу немає. Вини філії немає. О 20.10 поїзд повернено на ст. Вінниця в зв'язку із закінченням робочого часу локомотивної бригади.
17.07.2018 15:15	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-4 Коростень, ст. Пенізевиці. Під час руху маневрового локомотива (ЧМЕЗ №5281) під'їзною колією, яка веде до Малинської паперової фабрики, на нерегульованому переїзді 3 км відбулося зіткнення з автомобілем ТОЙОТА-ЛАНД-КРУЗЕР Вини філії, пошкоджень інфраструктури та рухомого складу немає. Без травмованих
27.07.2018 17:00	На нерегульованому переїзді 257 км перегону Мамаївці – Чернівці-Північні, Чернівецької обл. Водій автобуса Мерседес-Бенц-Спрінтер-313СДІ, здійснюючи нерегулярні перевезення 15 пасажирів проігнорував заборонений сигнал світлофора, витіхав на нерегульований залізничний переїзд та допустив зіткнення з вантажним поїздом № 3810

Продовження таблиці А.3

1	2
16.08.2018 8:28	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», ДН-1 Київ. В межах переїзду 5 км допущено ДТП між вантажним автомобілем MAN та легковим автомобілем DAEWOO Lanos, з порушенням габариту. О 09.03 після прибуття працівників поліції рух поїздів відновлено.
10.09.2018 17:30	Регіональна філія «Одеська залізниця», ДН-3 Знам'янка, ст. Помічна. На переїзді, без чергового працівника, обладнаний дорожніми знаками, знаходиться на під'їзній колії допущено зіткнення маневрового тепловоза в складі 20 вагонів, з приватним автомобілем Ауді А-80