

Изследване на прелезите в община Карлово

Вълко Станев

Abstract: Territorial area of Bulgaria is 110 910 km², administratively divided into 264 municipalities. This area is 4319 km up to 806 rail crossing. Average of 5.4 kilometers crossing a level crossing in 3 of the municipality where the annual killing 6 and seriously injured 8. Maintenance of level crossings for 2011. is 6.6 million. Maintenance and modernization of about 1 million. Cost of damage to the environment, rolling stock, infrastructure, delays due to accidents are significant.

Key words: railway transport, road transport, rail crossings, safety, accident

Териториалната площ на Р. България е 110 910 km², административно разделена на 264 общини. На тази площ е изградена 4319 km железопътна мрежа с 806 прелеза. Средно на 5,4 km има прелез при 3 прелеза на община, където средно годишно загиват 6, а тежко ранените са 8 човека. Издръжката на прелезите за 2011г. е 6,6 милиона лева. За поддръжка и модернизация около 1 милион. Разходите от щети нанесени на околната среда, по подвижния състав, инфраструктурата, закъснения вследствие на произшествия на прелези са значителни.

1. ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕЛЕЗИ В ОБЩИНА КАРЛОВО

Община Карлово е една от най големите в страната с площ 1089 km². Около 1/11 от територията на България. На нейна територия се намират 4 града и 23 села, 82 km железен път, 9 жп гари, 3 жп спирки и 19 прелеза. Гъстотата на прелезите е 4,3 km. Железопътните прелези се обслужват от жп секция Карлово 10 броя и жп секция София 9 броя. Съществува комисия по прелезите състояща се от представители на община Карлово, Районно полицейско управление Карлово, Железопътна секция Карлово и Пътно управление Карлово. Членовете и добре познават проблемите на прелезите в общината. Ежегодно през два последователни работни дни през месеците юли и август се извършва категоризация на прелезите. Прелезите в общината са пешеходни 2 и пътни 17. Пешеходните прелези са в градските територии на градовете Карлово и Баня, като преградите са поставени на разстояние 2 m от външните релси. Преградите се боядисват с бели и червени ивици през 0,25 m. Пред тях се поставят прегради за промяна на направлението на пешеходния поток по начин, принуждаващ пешеходците да се огледат в двете посоки, както и за възпрепятстване преминаването на пътни превозни средства. Преградите принуждават велосипедистите да спрат и да преминат през него като пешеходци с бутане на велосипеда.

Снимка 1 [1]



Снимка 2 [1]



Пътните подходи към прелезите се проектират и изработват от настилки от свързани материали по такъв начин, че заедно с прелезната настилка да осигуряват нормалното преминаване на пътните превозни средства през прелеза.

Снимка 3 [2]



Снимка 4 [2]



В зависимост от съоръжеността си прелезите в община Карлово са :

- Съоръжени с технически средства, сигнализиращи за преминаване на влак /бариери, светлинна и звукова сигнализация/
- Несъоръжени с технически средства, сигнализиращи за преминаване на влак.
- Необходимостта от охраната на прелезите с прелезопазачи се решава от комисията на прелезите.

Снимка 5 [2]



Снимка 6 [2]



Прелезните устройства в общината осигуряват:

- Сигнализиране на пътни превозни средства за предстоящо преминаване на подвижния железопътен състав през прелеза.
- Сигнализиране на пътните превозни средства за изправно автоматично прелезно устройство.
- Подаване на информация към машиниста за задействане на автоматичното прелезно устройство.
- Подаване на информация за състоянието и действието на автоматичното прелезно устройство.
- Показания на оградящите светофори са в зависимост от състоянието на автоматичното прелезно устройство. [3]

2. ТАБЛИЧНА СХЕМА И КАТЕГОРИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗИТЕ В ОБЩИНА КАРЛОВО

Таблица № 1

№	Жп линия	Населено място	№ на прелез	Съоръженост	Категория
1	3-та	Клисура	Км. 108 + 750	АПС	III - та
2	3-та	Розино	Км. 123 + 300	АПС	III - та
3	3-та	Христо Даново	Км. 129 + 809	АПС	III - та
4	3-та	Кърнаре	Км. 132 + 324	Ел. бариери + пазач	I - ва
5	3-та	Кърнаре	Км. 132 + 938	АПС	IV - та
6	3-та	Иганово	Км. 136 + 648	АПС	III - та
7	3-та	Иганово	Км. 137 + 989	АПС	III - та
8	3-та	Анево	Км. 141 + 102	АПС	I - ва
9	3-та	Карлово	Км. 147 + 897	Ел. бариери + пазач	I - ва
10	3-та	В Р Завод	Км. 148 + 050	Пешеходен	-
11	3-та	Карлово	Поделение	Неохраняем	IV - та
12	3-та	Карлово	Топливо	Неохраняем	IV - та
13	3-та	Сушица	Км. 149 + 075	АПС	IV - та
14	3-та	Васил Левски	Км. 155 + 391	Ел. бариери + видео	I - ва
15	82-ра	Баня	Км. 45 + 229	Ел. бариери	III - та
16	82-ра	Баня	Км. 45 + 050	Пешеходен	-
17	82-ра	Дъбене	Км. 54 + 383	АПС	IV - та
18	82-ра	Дъбене	Км. 55 + 437	АПС	III - та
19	82-ра	Дъбене	Км. 57 + 567	АПС	III - та

Всеки прелез освен технически паспорт /съгласно Наредба № 4/, има и инструкция за обслужване на прелеза. В нея е оказано местоположението на прелеза, както характеристика и съоръженост с технически средства. Описание на бутоните за управление и светлинна индикация. Видимостта на прелеза откъм идващите жп возила. Управление и действие на прелезите. Работа при повреда на прелеза. Приемането и предаването на прелеза от дежурните прелезопазачи. Месечните прегледи на съоръженията. Характерните задължения на ръководителя по движението и прелезопазача са отбелязани в длъжностните им характеристики.

Снимка № 7 [2]



Снимка № 8 [2]



Прелеза на км. 147 + 897 е едно от четирите места в България на, които през периода май – октомври на всеки час се измерва температурата на релсовия път. Информацията се записва в специален дневник и предава на диспечера.

3. ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ ПРИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

На територията на община Карлово е изграден първия прелез в страната с видео наблюдение, това е прелеза в района на гара Ботев км 155⁺³⁹⁴. Прелеза е въведен в експлоатация на 18.01.2010г., съоръжен е с автоматично прелезно устройство и електрическа бариера. Шосейната настилка е асфалтова. Прелезната настилка е нов тип гумена. От двете страни на прелеза е поставена ограда от мантинели, боядисани в бяло. Осветлението на прелеза е електрическо и се осигурява от две осветителни точки, като се включва и изключва от дежурния стрелочник прелезопазач. Между бариерата и маршрутно релейната централизация в гарата е осъществена такава зависимост, че входен, изходен или поканителен сигнал се отваря само, когато бариерните греди са налице, заели са хоризонтално положение и на всеки шосеен светофор свети минимум една червена мигаща светлина. След отварянето на разрешително показание на светофора се изключва възможността за отваряне на прелеза. Бариерните греди автоматично се вдигат след освобождаване релсовата верига на стрелка № 3 от последната колоос на влака. На пулта при дежурния ръководител движение се подава непрекъснато светлинна индикация за състоянието на електрическата бариера. Разстоянието от прелеза до приемното здание е 454 метра. На прелеза са монтирани два броя бариерни механизми, задвижващи бариерните греди. Гредите преграждат само дясната половина /лента/ на пътя, като края на спуснатата бариера е на 1 m от средата на пътното платно. Бариерните греди са в нормално положение когато са вдигнати. От двете страни на прелеза са поставени габаритни рамки за ограничаване височината на пътните превозни средства. За указване на участниците в движението, че светофарната уредба е в изправност във времето, в което светофарът на прелеза не подава сигнал с червена мигаща светлина, се използва сигнал от бавно мигаща бяла светлина. Този сигнал се подава от допълнителна светофарна секция, поставена под секциите, подаващи сигнала с червена мигаща светлина. Когато не предстои преминаване на железопътно возило, забранителните светлини не светят, звуковата сигнализация не работи, бариерните греди са във вертикално положение, а допълнителната секция свети с луннобяла мигаща светлина с 30 ± 5 мигания в минута. При предстоящо преминаване на железопътно возило през прелеза, светофарите светят последователно /в противотакт/ с червена мигаща светлина с 60 ± 5 мигания в минута, задейства се звуковата сигнализация, а бялата мигаща светлина изгасва. Когато предстои преминаване на железопътно возило през прелеза, най-малко 6 секунди след задействането на светлинната и звуковата сигнализация, започва спускането на бариерните греди. Когато гредите заемат хоризонтално положение, подаването на звуков сигнал спира. Вдигането на бариерните греди започва от 3 до 5 секунди след преминаването на последната колоос на железопътното возило през прелеза [4].

Снимка № 9 [2]



Снимка № 10 [2]



Незаконни прелези

Въпреки „свирепите“ санкции чл. 129 /1/ от Закона за железопътния транспорт глоба от 25 000 до 50 000 лева [5], незаконното преминаване през жп линията извън определените за целта места или незаконното пресичане е факт.

Снимка № 11 [2]



Снимка № 12 [6]



Незаконни прелези в община Карлово съществуват в гр. Карлово и с. Розино

Тенденциите в община Карлово са изцяло съобразени с европейските:

- ◆ Намаляване на броя на прелезите.
- ◆ Елиминиране на субективния фактор при управление на прелезите.
- ◆ Внедряване на системи за контрол и видео наблюдение на „опасната зона“ на прелезите.
- ◆ Намаляване времето на затворено състояние на прелезите.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вземайки предвид по големия брой и гъстота на прелезите в община Карлово в сравнение с останалите общини в краткосрочен план е необходимо монтирането на нови технологии, като на прелез km 155⁺³⁹⁴ в района на гара Ботев. Създаването на общинска наредба регулираща ползването на прелезите в община Карлово. В дългосрочен план съгласно тенденциите на ЕС, прелезите в община Карлово постепенно да бъдат премахнати и на тяхно място да се изградят подлези или надлези.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Снимки: Станев В пешеходен прелез в гр. Карлово
- [2] Снимки: Станев В
- [3] Наредба № 4 ДВ, бр. 32 от 1997г
- [4] Инструкция за обслужване на прелез на km 155⁺³⁹⁴ в района на гара Ботев.
- [5] Закон за железопътния транспорт ДВ бр. 97 / 2000г.
- [6] Снимка интернет

За контакти:

Инж. маг. докторант Вълко Тодоров Станев, Катедра “Транспорт”, Русенски университет “Ангел Кънчев”, тел.: 0887 818 024, e-mail: vstanevbg@abv.bg

Докладът е рецензиран.