

## ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В ЗОНАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

Г. В. ЧИГРАЙ

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В Республике Беларусь насчитывается более 1000 переездов, 80 % из них расположены на путях Белорусской железной дороги, в том числе при пересечении их с автомобильными дорогами общего пользования. Такие переезды относятся к переездам общего пользования и содержатся за счет железной дороги. Часть переездов размещена на пересечениях железнодорожных путей Белорусской железной дороги с автомобильными дорогами отдельных предприятий или организаций и относятся к переездам необщего пользования. Устройство, оборудование, содержание и обустройство переездов необщего пользования выполняются за счет предприятий или организаций, пользующихся этими переездами. Более 300 переездов расположено на пересечении железнодорожных подъездных путей предприятий и организаций с автомобильными дорогами или улицами населенных пунктов и обслуживаются предприятиями – владельцами подъездных путей.

В среднем за год фиксируется 15–17 ДТП, в которых погибает в среднем 15 и получают ранения 14 человек. ДТП на переездах отличаются повышенным коэффициентом тяжести последствий. Общие ежегодные потери от аварийности на переездах превышают 1,5 млн \$ США без учета потерь от нарушения расписания на железнодорожной линии и заторовым ситуациям на автомобильной дороге (улице), а также стоимости жизни. Исследования показали, что наибольшие относительные показатели аварийности характерны для переездов с дежурным и связаны с высокой интенсивностью движения транспортных средств через них. Кроме того, на таких переездах часть ДТП связана с наездом транспортных средств на брусья шлагбаумов. На переездах без автоматической светофорной сигнализации и шлагбаумов значение показателя минимальное, что, в первую очередь, объясняется самыми низкими интенсивностями движения (в некоторых случаях движение эпизодическое). Наиболее актуально совершенствование условий движения на переездах без дежурного, оборудованных светофорной сигнализацией для водителей транспортных средств, на которых происходит наибольшее количество ДТП (75 % из всех происшествий с участием автодорожных и железнодорожных транспортных средств).

Наличие переездов приводит к задержкам (иногда длительным) автодорожных транспортных средств и к экономическим потерям. Поэтому совершенствование условий движения на этих участках дорожной сети остается актуальной задачей, решение которой путем ликвидации переездов без создания альтернативных возможностей пересечения железнодорожных путей (путепроводы, тоннели) резко увеличивает перепробеги транспортных средств и приводит к росту экономических потерь. Кроме того, в этом случае увеличивается количество попыток пересечения путей в несанкционированных местах с резким возрастанием опасности ДТП.

Одним из направлений улучшения условий движения является совершенствование оборудования железнодорожных переездов, в том числе их обустройство техническими средствами организации дорожного движения, позволяющими упорядочить движение автодорожных транспортных средств.

Радикальным способом решения проблем, характерных для железнодорожных переездов, является их ликвидация путем сооружения вместо них путепроводов или тоннелей. Однако такой способ требует значительных капитальных вложений и сроков реализации и не может быть реализован повсеместно по экономическим соображениям. Для переездов со светофорной сигнализацией, сохраняющихся в одном уровне, целесообразна разработка программы мероприятий, направленных на повышение безопасности движения, снижение задержек транспортных средств, сокращение (по возможности) эксплуатационных расходов Белорусской железной дороги и других организаций – владельцев переездов.