

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В ПУТЕВОМ ХОЗЯЙСТВЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. Н. ЖУРАВСКИЙ

Белорусская железная дорога, г. Минск

В. И. МАТВЕЦОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Белорусская железная дорога в системе МПС СССР считалась одной из лучших дорог по всем показателям в квартальных итоговых и годовых показателях и только в отдельные довольно редкие моменты из-за крупных нарушений по безопасности выходила из первой тройки. В конце 80-х годов XX века на магистралях в МПС ежегодно происходило более 100 аварий и крушений.

В этот период закладывалась основа надежности работы путевого хозяйства и дороги в целом. Ежегодно капитально ремонтировалось более 350 км и укладывалось более 200 км бесстыкового пути с рельсами типа Р65 на железобетонном основании и щебеночном балласте, протяженность которого в то время достигла 3300 км. В начале 90-х годов и в системе МПС, и на Белорусской железной дороге происходило большое количество, как принято сейчас говорить, событий, или браков, в поездной и маневровой работе. Так, с 1990 по 1995 год на дороге только в путевом хозяйстве происходило от 95 до 104 браков. После развала СССР, а за ним МПС, в результате ликвидации централизованного снабжения дорога практически перестала получать материалы верхнего строения пути. Несколько лет дорога укладывала в путь от 50 до 100 км рельсов, резко упали объемы ремонтно-путевых работ. Возрос выход из строя острodefектных и дефектных рельсов, которых даже в настоящее время изымается из пути от 5000 до 6000 штук. Кроме того, за указанный период было допущено одно крушение и одна авария по вине путейцев.

После 1995 года число событий снижалось постепенно до 60, затем до 45, а к 2000 году – до 20. С 2000 по 2013 год происходило по 7–10 событий, за исключением 2007 года в котором произошло 4 события. В 2014 году произошло также 4 события.

В 2015 году по состоянию на октябрь число событий – 5. За указанный период транспортных происшествий по вине путейцев допущено не было.

В 2014 году на переездах произошло 23 случая дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Кроме того, до 40 случаев увеличилось количество наложений посторонних предметов на железнодорожный путь, причем половина из них – на Минском отделении.

В 2014 году на дороге допущено 102 случая отказов в работе устройств СЦБ, из них 56 случаев также на Минском отделении. В том числе по причинам: 25 случаев – неисправность изостыков; 18 случаев – неперевод стрелочных переводов; 15 случаев – обрыв соединителей; 14 случаев – пробой изоляции; 13 случаев – окалины (стружки); 7 случаев – нарушение технологии работ; 6 случаев – прочие и 4 случая – закорачивание железобетонной шпалы.

Наряду с этим 233 сбоя АЛСН, из них 147 случаев – на Минском отделении.

Необходимо отметить медленное снижение количества неудовлетворительных километров, ограничений скорости движения поездов, количества снижения повторения неисправностей 4-й и 5-й степеней на три и более месяцев. Основной вид неисправности рельсовой колеи – перекосы и просадки, составляющие более 62 % всех неисправностей пути. Указанные неисправности являются потенциальными источниками и причинами возможных транспортных происшествий и событий.

В докладе приводятся данные о наличии в пути дефектных и острodefектных рельсов и стрелочных переводов. Наряду с этим ставятся задачи по усилению надежности и работоспособности рельсов и всех элементов верхнего строения пути, полному переводу пути и стрелочных переводов на железобетонное основание, пути дальнейшего снижения балльности рельсовой колеи и повышения скорости движения поездов.