

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ БЕЗ ОПАСНОСТИ!!!!

11 июня 2020 года состоялся **Международный день привлечения внимания к железнодорожным переездам!!!** В честь этого события Полосухинская дистанция пути расскажет интересные и полезные факты для водителей автомобилей, знание которых поможет лучше ориентироваться в дорожной обстановке.

Мировое сообщество неслучайно обращается к проблеме безопасности в местах пересечения автомобильных и железных дорог. Переезды – это самые сложные «перекрестки», которые требуют от водителей повышенного внимания и строго соблюдения Правил дорожного движения. Ежегодно в этот день сети железных дорог России проходят профилактические рейды совместно с представителями ГИБДД, направленные на укрепление дорожной дисциплины и привлечение внимания к проблеме безопасности.

Проблема действительно существует – каждый год в Полосухинской дистанции пути фиксируются случаи столкновений автомобилей с железнодорожным подвижным составом. За истекший период 2020 года таких случаев уже 2. Обе аварии произошли из-за нарушения правил дорожного движения!

МИФЫ О ПОЕЗДАХ И АВТОМОБИЛЯХ:

МИФ №1 – Машинист поезда увидит автомобиль и успеет затормозить!

Затормозить на рельсах успеет разве что легкий городской трамвай, да и то не всегда. А тяжелому поезду нужно как минимум 600-700 метров. На таком расстоянии увидеть препятствие можно только днем, в хорошую погоду и если рельсы проходят по прямой. Плюс время на реакцию и включение устройств экстренного торможения. На практике у переезда поезд едва начнет замедляться.

Поезд не может остановиться мгновенно! Для остановки поезда движущегося со скоростью 69-70 км/час, необходимо 600-700 метров (6 футбольных полей). Тормозной путь автомобиля движущегося с той же скоростью 20-30 метров.

МИФ №2 – Поезд едет медленно, можно успеть проскочить!

Только кажется, что поезд движется медленно, а ведь его скорость не меньше 60 км/час. Просто поезд большой, а крупные объекты кажутся нашему глазу медленными. И не надо забывать, что для поезда переезд не препятствие, он спокойно пролетает пересечение с железной дорогой. Автомобилям здесь приходится до минимума снижать скорость, чтобы не трястись на рельсах.

Чуть замедлился, и поезд уже тут. А мы еще думаем: почему шлагбаум на переездах закрывают так рано, поезд ведь далеко. Пока далеко, а через несколько секунд – совсем рядом.

Распространенная ошибка восприятия: водителям кажется, что крупные объекты (поезда, грузовики и т.д.) движутся медленнее чем мелкие. Это не так! За секунду поезд проходит до 25 метров. Даже если он далеко, лучше его пропустить.

МИФ №3 – Машина защитит водителя при столкновении!

Автомобилист ведь не беззащитный пешеход: кажется, что корпус машины



защитит водителя при столкновении. На самом деле это – легкая конструкция из пластика и металла, которая создает только ложное ощущение безопасности. На переезде мы имеем дело не с другими автомобилями и даже не с многотонными фурами, а с такими

тяжеловесами, которых не встретишь на обычных дорогах. Поезд сомнет любую машину, протащит ее десятки метров, а сам отделается парой царапин.

МИФ №4 – ДТП на переездах – это такая редкость, что никогда не произойдет!

Зачем знать о том, что случается очень редко? Как могут не разойтись на переезде поезд и автомобиль? Кажется, что вероятность мала, как от падения метеорита. Или как от того, чтобы утонуть в пиве на улице города. Но, во-первых, и то и другое все же случилось: метеорит упал в Челябинске, а пивное наводнение накрыло Лондон в 1814 году, когда взорвалась огромная емкость с напитком. Во-вторых, случаи столкновений машин с поездами или

одиночными локомотивами только на Кузбасском регионе исчисляются десятками.

МИФ №5 – Ждать на переезде слишком долго!

Переезды – места повышенной опасности, которые доставляют неудобства не только автомобилистам, но и самим железнодорожникам. Работники транспорта с удовольствием бы закрыли для автомобилей все пересечения автомобильных и железных дорог, машинисты бы спокойно ехали и каждый раз не переживали, что кто-то выскочит на пути. Но так сделать нельзя. Там, где есть возможность, железнодорожники вместе с администрациями регионов возводят



мосты, чтобы вывести потоки на разные уровни. А где возможности нет, остается только ждать.

После прохода поезда шлагбаум открывается сразу, а перед поездом дается запас времени, чтобы он успел остановиться. Дело в том, что железнодорожный путь разбит на участки, на границах которых стоят светофоры. Если горит зеленый сигнал, значит впереди свободны два и более участка. Красный – «стой, проезд запрещен». Поэтому шлагбаум нужно закрывать тогда, когда поезд находится не на предыдущем от переезда участке, а за несколько участков до него. Только так в случае ЧП можно успеть затормозить поезд.

Но не все водители могут спокойно ждать и заранее пропускать рельсовый транспорт. Достаточно посмотреть, как на перекрестках автомобили притесняют городские трамваи. С поездом номер не пройдет, он всегда на «главной».

Выезжая на пути перед приближающимся поездом, автомобилисты подвергают опасности не только себя, но и своих пассажиров, а также людей, которые находятся в вагонах.

Уважаемые водители!!!! Соблюдайте правила дорожного движения на железнодорожных переездах. Рейды и профилактическая работа никогда не смогут стать эффективными, пока водители не поймут всей

ответственности за свое поведение на дороге! Пересечение железнодорожных переездов «НА КРАСНЫЙ» – это РУССКАЯ РУЛЕТКА!

Администрация Полосухинской дистанции пути.