

доц. д-р ЛЮБЕН ЕЛЕНКОВ

ЮГОЗАПАДЕН УНИВЕРСИТЕТ „НЕОФИТ РИЛСКИ“, гр. БЛАГОЕВГРАД

БЕЗОПАСЕН ТУРИЗЪМ С ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

SAFE TOURISM WITH TRANSPORT INFRASTRUCURE

Assoc. Prof. LUBEN ELENKOV, Ph.D.

SOUTH-WESTERN UNIVERSITY “NEOFIT RILSKI”, BLAGOEVGRAD

Abstract: The report is about human safety in leisure and recreation time in different forms of recreation. Either the world's experience or ours, show that non-observance of regulations and requirements in a particular object leads to threatening the human life of fire, emergency ect. Unsatisfactory control and irresponsibility lead to tragic end even in leisure time.

Key words: human safety, tourism, leisure, recreation time, transport infrastructure

ВЪВЕДЕНИЕ

Голяма част от свободното си време прекарваме в транспортните средства. Пътуване до работното място и обратно, пазаруване, посещение на близки и приятели и т.н. Почивните дни, например събота и неделя, се оползотворяват за екскурзия до определено историческо място, забележителни местности и др. Повечето от пътуванията обаче, са през по-продължителното свободно време / годишния отпуск /. По отношение на тях се планират по-дълги преходи у нас и в чужбина до известни курортни селища и градове. Предимство в това отношение имат пенсионерите. Те разполагат по всяко време със свободно рекреационно време / различни форми на рекреация /. Всичко това дава предполога в превозните средства, особено в автотранспортните, много хора да бъдат събрани на малка площ в затворено движещо се помещение /камера/. От изследванията е установено, че 1 кв.м. в превозните средства се заема от 3-4 човека, при градския транспорт те са двойно повече - по 6-7, особено в пиковите моменти - сутрин и вечер.

Това е най-невралгичната инфраструктура - транспорта, която събира толкова много хора от различни възрасти на малка площ.

Задължени сме да направим всичко възможно да опазим живота и здравето им, като приложим всички умения,

знания и си извадим поука от трагичните случаи. Непрекъснато да се търсят нови решения, технически и организационни за безопасността.

ПРОУЧВАНЕ

От проучванията и информацията, която получаваме от медиите по отношение на световната транспортна инфраструктура, рядко има седмица, в която да няма трагично и групово загинали хора с кораби, самолети, влакове и автобуси.

В доклада ще се спра на земния транспорт, по-специално на автотранспорта, поради това, че най-масово се използва и предпочита от гражданите.

Ето и някои примери с тежки катастрофи:

✓ На 21.02.2002 г. 370 туристи, пътуващи с влак от Кайро за Луксор - Египет бяха овъглени от пожар. В последния вагон гръмва газова бутилка, с която се е подгривал чая на пътниците и в движение изгарят седем вагона заедно с пътниците;

✓ Пътнически влак се запали в движение на 10.09.2002 г. при Мирково до Пирдоп;

✓ Локомотивът на бързия влак Варна-София изгоря в Търговище в движение на 01.10.2005 г.

✓ Януари 2005 г. в София се запали и изгоря в движение автобус по

линия 213, пълен с пътници, по чудо нямаше жертви;

✓ На 24.09.2005 г. в САЩ, южно от Далас изгоряха 24 човека заедно с автобуса;

✓ На 25.09.2005 г. при катастрофа между автобус и лек автомобил по пътя Плевен - Бяла загинаха четири човека и петнадесет бяха спасени. От взривната вълна лекия автомобил бе разкъсан на парчета, изхвърлени на сто метра.

Тези човешки трагедии се случват от човешка безотговорност, нехайство и некомпетентност, неспазване на нормативни изисквания и установени правила.

Основните класически причини, които водят до катастрофи и пожари при автобусите са: неизправна кормилна уредба, горивната инсталация, ел. инсталация, спирачната система, гумите и др.

Но тези неща се проверяват и отстраняват преди да бъде пуснат автобусът на път.

Необходимо е да си зададем въпроса, дали техническият преглед е достатъчен за сигурността на пътуващите туристи?

Дали чл.30 т.3 от Закона за туризма, в който неясно е написано, че: "използваните транспортни средства са категоризирани и имат отличителни знаци", решава проблемите на човешката безопасност?

Отговорът е категоричен - НЕ!

Не е достатъчно човек да се чувства комфортно в превозното средство само при нормални условия. В живота се случва макар и рядко, пътниците да изпаднат в тежка ситуация- катастрофа, пожар, авария и др. Как да реагираме тогава? Дали предварително сме подготвени да излезем от рисковата ситуация? Автобусите дали са пригодени и отговарят ли на настоящите предизвикателства за безопасността на туристите / пътниците/?

ИЗСЛЕДВАНЕ

На таблицата са представени резултати от експеримент за времето, необходимо за евакуация на туристите от автобус с 52 места. Резултатите са диференцирани според възрастта и типа на облеклото - лятно и зимно.

Таблица 1. Резултати от експеримент за времето, необходимо за евакуация на туристи от автобус – sec.

Автобус	Деца 10-14 год.		16-60 год.		Около 70 и повече год.	
	Лятно облекло	Зимно облекло	Лятно облекло	Зимно облекло	Лятно облекло	Зимно облекло
Врата 1 бр.	55	70	48	75	160	280
Врата 2 бр.	28	40	30	40	100	125

При проведения експеримент се установи, че при слизане от автобуса пътниците, стремейки се бързо да се евакуират /да излязат извън автобуса/ и изпреварвайки се един друг, запушват придвижващият се човекопоток. Получава се затапване на и без това тясната пътека между седалките, което пречеше на нормалната евакуация. Това се наблюдаваше особено при по-възрастните и децата.

Как може да се развие една реална екстремна ситуация по време на пътуване или катастрофа, съпроводена с пожар?

Първият признак за усложняване на обстановката в автобуса е неспецифичната миризма. Появата на дим и повишаването на температурата ще даде повод за сигнализиране на водача или на ръководителя на групата /екскурзовода/. Обстановката в автобуса започва да се изнервя, усеща се източник, който застрашава живота на пътниците, но все още е неизвестен, както е неизвестна и причината. От този момент в пътниците се заражда страх, предизвикан от осъзнатата опасност. Това е критичният момент, в който

водачът трябва да спре автобуса и да отвори вратата за евакуация /слизание/.

Нервната възбуда мобилизира физическите сили за по-бързото евакуиране, а това пречи на нормалното излизане от автобуса. Същевременно съзнанието се стеснява, губи се способността за правилно възприемане на ситуацията. Започват необмислени действия, вниманието е приковано към това как всеки да се добере по-бързо до вратата / изхода/.

По-нататъшното развитие е слаба видимост от задимяването, затруднено дишане от продуктите на горене и високата температура. Настъпва голяма агресивност сред пътуващите. Ако има родители с малки деца, те се връщат да ги търсят за спасяване, а това допълнително пречи на излизането от автобуса.

ИЗВОДИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Сложната обстановка, която може да се създаде при пътуване, ни дава основание за следните изводи:

1. От станалите пожари в автобусите е видно, че времето за тяхното избухване е около 3 мин., а при катастрофа това време е по-малко. Това означава, че пътниците трябва да се евакуират по-рано от това време. Нека приемем, че това е критично време / Т кр./ . От проведените експерименти би трябвало да вземем най-голямото време за евакуация / Т ев./ . Много е важно откриването и съобщаването за пожара / Т отк. с./ . Евакуацията започва от спирането на автобуса и отварянето на вратите / Т сп.от./ .

Ткр. > Тотк.с.+Тсп.от.+Тевак.

2. Пътниците трябва да бъдат инструктирани и запознати преди пътуване как трябва да действат при екстремна ситуация.

3. Ръководителят на групата и водачът на автобуса е необходимо да организират евакуацията по утвърден план и да предприемат бързи и компетентни действия.

4. Вратата на автобуса следва да може да се отваря автоматично при нужда и ръчно само от вътрешната страна на автобуса.

5. Люкът и две от страничните стъкла трябва да могат да се отварят автоматично и ръчно при нужда. Може да се наложи евакуация през тях, а също така от там ще стане отдимяването.

6. Когато пътуват деца и възрастни, автобусът да бъде с две врати.

7. В автобуса да се внася само ръчен багаж. Чантите и куфарите да бъдат оставени в багажното на автобуса, за да не пречат на пътеката за придвижване.

8. Ако има инвалиди и трудно подвижни възрастни хора, те да бъдат настанявани близо до вратата.

9. За техническата изправност на автобуса да се води нарочен паспорт. Водачът да отразява забелязаните нередности, да ги вписва в паспорта и да следи за отстраняването им.

10. До входната врата на автобуса да се постави табела, че той е изправен. Лицето, извършило проверката да удостовери това с подпис.

11. За да опазим живота и здравето на туристите / пътниците/, посочените изводи и препоръки според нас би следвало да залегнат в Закона за туризма или в отделна наредба.

12. Туроператорът или туристическия агент да сключва договор с превозвача и потребителя при изправни и отговарящи на изискванията автобуси, като за това се подпише декларация.

Разработката е представена на Научна конференция на Стопанския факултет при ЮЗУ „Н. Рилски” „Икономика на свободното време”, проведена на 17-19 ноември 2005 г.

ЛИТЕРАТУРА

1.Закон за туризма. обн. Д.В. бр.56 2002г.

2.Димитров С. “Евакуация на хора при пожар в помещения и сгради” С. 1995г.