

Увага! “Людина на колії”

Протягом минулого року на Львівській залізниці зафіксовано 146 випадків невірального травматизму, травмовано 156 осіб, 95 із них – смертельно. Із загальної кількості потерпілих у 2007 році 58 осіб травмовано на станціях, 96 – на перегонах. Шестеро осіб минулого року загинули внаслідок дорожньо-транспортних подій. Неспокійним був на коліях і початок 2008 року. З 1 січня по 9 лютого травмовано 13 осіб, 6 із них загинули.



Зважаючи на те, що ситуація набула загрозливих тенденцій, керівництво залізниці вирішило провести місячник під гаслом “Людина на колії”, протягом якого спеціалісти з охорони праці галузевих служб, дирекції залізничних перевезень та служби охорони праці залізниці перевіряють залізничні станції, дистанції колії та інші відокремлені підрозділи залізниці. Особлива увага – до наявності знаків службових проходів на територіях залізничних підрозділів, інформаційних щитів щодо заборони ходіння коліями, маршрутів безпечних проходів територіями підрозділів, наявності знаків негабаритності та фарбування негабаритних місць.

За словами заступника начальника служби охорони праці Сергія Кудравця, найбільша кількість випадків травмування на залізниці стається через порушення сторонніми особами елементарних правил безпеки на залізниці, тобто через ходіння коліями та їх перетин у невідповідних місцях, а також унаслідок перебування громадян в негабаритних місцях під час проходження поїзда.

– Тому й маємо 46 травмованих через ходіння коліями, стільки ж – з причини переходу через колії у невідповідних місцях та 38 травмованих через перебування у негабаритних місцях, – говорить Сергій Кудравець. – Якщо взяти контингент

прибувають електрички і люди поспішають на роботу, та ввечері – коли повертаються додому.

З кількома порушниками вдалося поспілкуватися. Усі співрозмовники повідомили, що знають про порушення правил, але не мають іншого виходу, адже ні надземного, ні підземного переходу на станції Сквиливі нема.

– Я мушу переходити через колію, оскільки мені залишається зовсім мало часу, щоб встигнути на роботу, – говорить чоловік, який відмовився представитися. – Але при цьому я максимально обережний, тож нічого злого зі мною не станеться”.

А от літня жінка, навпаки, звинуватила начальника станції у тому, що він інколи спеціально ставить вантажні вагони навпроти місця самовільного проходу через колії.

– Розумієте, мені до початку роботи залишається кілька хвилин, щоб встигнути на електричку, – говорить вона. – Звичайно, що я йду через колію, бо для того, щоб обійти її через міст, треба подолати зайвих півкілометра, а так метрів 200. А тут ще й вагони заважають перейти через колію, тому, якщо хочу встигнути на електричку, мушу лізти під ними. Тут всі так роблять, і я ще не бачила, щоб хтось загинув.

Хоча місцеві мешканці відзначають, що неодноразово ставали свідками трагедії. За кілька попередніх років тут загинуло троє мешканців та кілька незнайомих їм осіб. До речі, свого часу залізниця планувала збудувати тут міст. Вже навіть розпочалися відповідні роботи, але, оскільки неподалік розташована злітна смуга, зводити міст заборонили. Тому люди переходять там, де їм заманеться.

Чому за цим не стежать правоохоронці? На це запитання відповів начальник сектора громадського порядку Володимир Колядінцев:

– На станції Сквиливі у патрульно-постовій службі працює 8 осіб, які стежать за правопорядком. Протягом минулого року ми склали близько 400 адмінпротоколів про переходи через колії у невідповідних місцях. Цьогоріч це робити непросто, оскільки багато наших працівників задіяні у супроводі поїздів. Та й нам психологічно важко складати адмінпротоколи, оскільки люди також мають рацію, говорячи, що тут не створені умови для безпечного переходу через колію.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

Біда крокує попід руку з легковажністю та недисциплінованістю...

Попередні підсумки місячника “Людина на колії” підбили на селекторній нараді, що відбулася у вівторок під головуванням першого заступника начальника залізниці Богдана ПІХА.



– Ситуація із нещасними випадками, що склалася на залізниці, змусила нас розпочати серйозну роботу, – зазначив Богдан Петрович. – Оголошено місячник “Людина на колії”, триває роз’яснювальна робота, перевірки, буде зосереджено увагу на системі контролю та штрафів.

У 90-ті роки обсяги експлуатаційної роботи були втричі більшими. А кількість травмованих серед сторонніх осіб та й серед залізничників була втричі меншою, ніж тепер.

Одна із причин такого стану – погіршення дисципліни та рівня елементарної відповідальності серед громадян. По-друге, залізничні підрозділи послабили роз’яснювальну і попереджувальну роботу в цьому напрямі.

У січні на території Львівської залізниці травмовано дев’ятеро осіб, з них четверо загинули. Оголошено місячник, минула лише перша декада, а майже щодня трапляються нещасні випадки. От сьогодні вночі у Стрию поїзд смертельно травмував чоловіка. Це стороння особа, яка чомусь у нічний час опинилася на маршруті слідування поїзда. Першого лютого на станції Клевань травмовано людину, яка перетинала колію між вагонами, п’ятого лютого – у Львові під час виходу з вагона потяга № 75

пасажира травмувала руки. Шостого лютого у Чорткові поїзд на перегоні Тлусте-Горське наїхав на чоловіка, котрий лежав на колії. Через два дні після того на 110 км перегону Дубно-Озеряни машиніст потяга виявив труп людини посеред парної колії.

Богдан Піх коротко охарактеризував заходи, які заплановано реалізувати впродовж місячника. Зокрема, йшлося про встановлення інформаційних щитів, проведення агітаційної роботи тощо. Начальника Львівської дирекції залізничних перевезень зобов’язали впродовж лютого встановити на станціях 26 попереджувальних щитів про небезпеку та заборону ходіння залізничними коліями. У Рівненській дирекції встановлено лише два інформаційні щити, шість поновили на станції Ківерці.

– Під час перевірок виявлено, що залізничні переїзди та місця переходу через колії недостатньо освітлені, – продовжив Богдан Піх. – Попереджую усіх причетних про те, що сьогодні законодавство стоїть на захисті травмованої особи, і для залізниці ціна питання може бути дуже високою.

Надзвичайно мало заходів вживаємо до порушників, які переходять колію у недозволених місцях. Їх не штрафують, ніхто нічого їм не пояснює. А це – ділянка роботи служби воєнізованої охорони.

Дуже мало інформації отримали від локомотивних бригад. Це теж одна з головних ланок у цьому ланцюжку.

Стосовно порушників-залізничників будуть проводитися оперативні розбори, винних притягатимуть до відповідальності. Щодо пасажирів та сторонніх осіб, то намагатимемося пояснювати важливість питання через засоби масової інформації. Якщо потрібно, на переходах через колію встановимо щити або навіть пости воєнізованої охорони.

Ірина МИКОЛАЄНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

“Стрибали і будуть стрибати...”

Наша група прибула на станцію Броди перед восьмою ранку, щоб встигнути до прибуття електропоїзда № 6386 сполученням Красне-Здолбунів. За розкладом він подається на другу платформу, що відокремлена від першої невисокою металевим огорожею. Уздовж перону вже вишикувалися стрільці воєнізованої охорони у камуфляжній формі та міліція. У всьому відчувалось, що у Бродях добре підготувалися до зустрічі.

– Ну все, панове журналісти, нічого ви тепер не побачите, – попереджає начальник вокзалу Петро Бойко. – Хто ж тепер полізе через паркан прямо в об’єктив теле- і фотокамер, та ще й стільки міліції?

І як у воду дивився. З електрички, що прибула через кілька хвилин, на перон вийшло кілька десятків пасажирів, що звично попрямували до парканчика огорожі...

“Ви куди, хочете на телебачення потрапити?” – лунає з нашого боку, – для переконливості сказаного патрульні починають застерезливо махати руками у натовп. За кілька хвилин нерішучого топтання та млявих переговорів щодо відкриття службової хвіртки в огорожі пасажирів неквапливо попрямували до пішохідного моста, що знаходиться в кінці станційного перону.

– Що, на Вашу думку, треба зробити, щоб люди не стрибали по колії, мов зайці, ризикуючи життям? – звертаємося до найближчого міліціонера.

– Стрибали і будуть стрибати, – саркастично відповів

лейтенант, – та я і сам так роблю кожного разу, коли йду до електрички. Чому? Бо нема ні часу, ні бажання іти по мосту... Це довго і далеко...

– От вам відверта думка, – підключається до нашої розмови Петро Бойко. – А між тим, всі ці люди свідомо наражаються на значну небезпеку. Службову хвіртку ми відкривати постійно не можемо, бо коліями станції здійснюється швидкісний рух потягів. Ось і виходить, що молодик, впевнений у своїх силах та швидкій реакції, стрибне через паркан, а слідом за ним тут же потягнуться пенсіонери та тітки з сумками. Наших зауважень ніхто не слухає. Хоча, на мою думку, вихід таки є – треба частіше публікувати в газетах фотографії з місць надзвичайних подій. Звичайно, дивитись на них неприємно, але, може, хоч це вплине на людей.

Між іншим, за австрійських часів тут існували зовсім інші порядки. Перон та залізнична колія були надійно огорожені. Для того, щоб потрапити на перон, треба було придбати перонний квиток. І нікому навіть на думку не спадало лізти через паркан на сусідню колію, бо за порядком стежив поліцей, який міг і силу застосувати. До речі, всі розмови про специфічний український менталітет швидко розвіяли сучасні польські поліцей, що стежать за порядком на їхніх вокзалах. Розмова у них коротка: за порушення – величезний штраф, а за спробу посперечатися з поліцеєм можна й кийком по спині отримати. І ті ж люди, що у нас перелазять через паркани, у Польщі поводяться цілком пристойно.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

ВИНАГОРОДА, А НЕ ЗАРПЛАТА

Закінчення. Поч. на 1 стор.

«Враховуючи виконання обсягів робіт, – йдеться у телеграмі за підписом Генерального директора Укрзалізниці, – виплатити працівникам підприємств і організацій залізничного транспорту, які працювали повний календарний рік, винагороду за підсумками роботи за 2007 рік в розмірі посадового окладу (місячної тарифної ставки, розрахованої на норму 167 годин) відповідно до «Положення про виплату винагороду за підсумками роботи за рік», затвердженого наказом Укрзалізниці від 23.12.2003 р.

Керівництво залізниці та дорпрофсожу у спільній телеграмі передбачило нарахування та виплату винагороду щомісячно у першому півріччі різними частинами протягом лютого-червня поточного року.

Слід розуміти, що йдеться про винагороду, а не про так звану «тринадцяту зарплату», як її колись називали між собою залізничники.

Подаємо витяг з наказу із переліком порушень, за які ця винагорода не виплачується або виплачується не повністю: «Працівники, які допустили крадіжку майна, економічні злочини, прогули, появу на робочому місці у нетверезому або наркотичному стані, провіз безквиткових пасажирів, браки в роботі та інші недоліки, які призвели до важких наслідків, позбавляються винагороди повністю, в інших випадках порушення трудової чи виробничої дисципліни розмір винагороди працівникам знижується до 50 відсотків. Рішення щодо позбавлення, зниження чи підвищення розмірів винагороди приймається комісією підприємства (структурного підрозділу), до складу якої включаються керівні працівники підприємства, головний бухгалтер, інженер з організації та нормування праці, економіст, інспектор з кадрів, юристконсульт і голова первинної профспілкової організації».

Супроводу бракує

За інформацією заступника начальника служби приміських пасажирських перевезень залізниці Олега Мізюнова, з 4 по 7 лютого здійснювалася перевірка наявності міліцейського супроводу в поїздах. Протягом цього часу працівники служби приміських перевезень, перонні (квиткові) контролери дирекції та командно-інструкторський склад локомотивних депо перевірили 90 приміських поїздів. Супровід працівниками транспортної міліції згідно з графіком проводився лише у 74 поїздах, що становить 82 відсотки.