

...А люди продовжують ходити по коліях

На Львівській залізниці завершується місячник "Людина на колії", запроваджений з ініціативи її керівника Михайла Мостового. Минулої п'ятниці відбулася планова селекторна нарада під головуванням заступника начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Івана Груника, на якій обговорювалися підсумки двох декад місячника. Забігаючи наперед, зазначимо, що з цього приводу в студії селекторних нарад відбулася відверта чоловіча розмова, адже проміжні результати проведення акції "Людина на колії" важко назвати конструктивними.



Аналіз роботи, проведеної в рамках місячника за дві декади лютого, не викликає оптимізму, – зазначив Іван Груник. – Завдання місячника не виконуються, а якщо якась робота в цьому напрямі ведеться, то її масштаби і ефективність далекі від необхідних. Основною метою місячника було роз'яснити громадськості, що залізниця є зоною підвищеної небезпеки. Але чи можна закликати до порядку громадян, якщо і самі залізничники нерідко допускають порушення. Це свідчить про відсутність системного підходу до роботи, зокрема до питань безпеки руху і охорони праці. На нещодавньому засіданні Ради профспілки у Києві розглядалися випадки виробничого травматизму на всіх залізницях за 2007 рік. Підсумки для нас невтішні – Львівська магістраль опинилася серед перших за кількістю нещасних випадків. Невтішним видався і по-

чаток нового року. У січні на залізниці травмовано дев'ять сторонніх осіб, з них четверо загинули. Тривожну тенденцію поповнили випадки, що трапилися у лютому.

Результати перевірки показали: якщо читати звіти, то у дирекціях проводиться серйозна інформаційна робота в рамках місячника, виготовляються та оновлюються попереджувальні щити. Насправді ж, окрім паперових звітів, ніякої роботи нема. Серйозні сподівання покладалися на локомотивне господарство, бо саме машиніст бачить найчастіше: де на колії перебувають сторонні особи, де залізничники працюють на перегонах із порушеннями вимог безпеки руху та охорони праці. Про такі випадки необхідно повідомляти диспетчерському апарату, черговому найближчої станції, а після заїзду в депо внести виявлені зауваження у книгу "Людина на колії". На жаль, і в цьому напрямі результати мізерні. Читаємо в книзі зауважень машиніста: "Зафіксовано перехід людей через колії з приміського вокзалу станції Львів до пішохідного моста на Левандівку в районі поста ЕЦ". А на папері у звітах все добре: ми обгородили приміський вокзал, виставили воєнізовану охорону не тільки для того, щоб люди не ходили коліями, а й для того, щоб збільшити дохідність від приміських перевезень, а насправді маємо відкриті «ворота». Чому цього не бачать начальники станції Львів, вокзалу, воєнізована охорона?

Апарат безпеки руху перевіряє окремі залізничні переїзди увечері, а там – темно, перший заступник начальника залізниці здійснює об'їзд головного ходу на дільниці Львів-Ужгород, а на платформах увечері темрява. Усе це свідчить про те, що система попереджувальних заходів місячника "Людина на колії" поки що не працює. А тим часом дві декади місячника уже минули. За пасивність і недбале ставлення до виконання завдань місячника багатьом керівникам відокремлених структурних підрозділів треба буде відповідати.



Далі заступник начальника залізниці, голова дорпрофсожу і начальники служб заслухали звіти дирекцій і деяких відокремлених підрозділів про заходи, здійснені в рамках місячника "Людина на колії". Інформація з вузлів оптимізму не додала. Іван Груник відзначив задовільну роботу Рівненської дирекції, зазначивши, що до більшої активності в рамках місячника "Людина на колії" її спонукав нещодавній випадок загибелі групи осіб на перегоні Здолбунів-Івачкове. Аналізуючи звіти, Іван Груник вказав на недоліки в проведенні місячника у решті дирекцій, а роботу Ужгородської дирекції у цьому напрямі визнав провальною.

На завершених нарадах Іван Груник попросив усіх причетних активізувати дії в рамках місячника "Людина на колії", аби впродовж останньої декади надолужити згаяне.

Підсумки селекторної наради підбив начальник залізниці. Михайло Мостовий

висловив занепокоєння з приводу того, що не всі залізничні підрозділи серйозно поставилися до організації і проведення місячника. Це призводить до низького рівня поінформованості громадськості, контролюючих та інших органів влади про специфіку залізниці та ризики сторонніх людей, які порушують правила перебування на об'єктах залізничного транспорту. "Люди настільки звикли ходити колією, що від нас скоро вимагатимуть її асфальтувати, щоб ходити було зручніше, – зазначив Михайло Мостовий. А звичайні дороги у такому жахливому стані, що нерідко пішки пройтися колією швидше, ніж проїхати автомобілем по дорозі". Начальник залізниці зобов'язав керівників на місцях налагодити тісну співпрацю з місцевими засобами масової інформації, щоб акція "Людина на колії" набула якнайширшого висвітлення і знайшла розуміння у громадськості.

Андрій ВЕЗДЕНКО

Місячник (НЕ)уваги

Місячник "Людина на колії" перебуває на завершальному етапі. За словами начальника служби воєнізованої охорони залізниці Дмитра Дудаши, в рамках акції керівники відокремлених підрозділів залізниці отримують бланки форми ЛУ-9 для складання актів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті.



Відповідно до "Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті" від 12 квітня 2006 року, зареєстрованого Міністерством юстиції України, від імені органів залізничного транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право начальники станцій та їх заступники, начальники вокзалів та їх заступники, начальники локомотивних (вагонних) депо, начальники пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів), а також контролери-ревізори пасажирських поїздів, ревізори інструктори, ревізори з контролю доходів, дорожні майстри, начальники дистанцій колії, начальники дистанцій сигналізації та зв'язку, працівники воєнізованої охорони.

– Залізниця – це зона підвищеної небезпеки, – говорить Дмитро Дудаш. – І працівники залізниці це розуміють, а от сторонні особи не хочуть цього усвідомлювати, тому й переходять колії у нестворених місцях. Ми затримуємо людей, які порушують правила переходу через колію, попереджаємо їх і складаємо адмінпротоколи. За січень 2008 року

затримали 934 особи, з них оштрафували 456 на загальну суму 4 357 гривень.

Також цю проблему озвучуємо на лекціях у школах, училищах, технікумах та деяких залізничних підприємствах. Але деякі керівники зводять нашу роботу нанівець. Наприклад, 13 лютого цього року заступник начальника стрілецької команди на станції Львів Т. Матаїв у телефонній розмові домовився із заступником директора "Львівського міжрегіонального вищого професійного училища залізничного транспорту" В. Шишкою про проведення в цьому навчальному закладі лекції та роз'яснювальної роботи в рамках місячника "Людина на колії". А наступного дня, коли заступник керівника училища запросив пана Матаїва в кабінет до начальника училища пана Базишина, той у категоричній формі відмовив у проведенні лекції, мотивуючи, що особисто до нього ніхто не звертався, він нічого не знає і знати не хоче.

Враховуючи те, що училище готує майбутніх спеціалістів залізничного транспорту, таке ставлення його директора до проведення з учнями роз'яснювально-профілактичної роботи не може не дивувати.

Дмитро ПЕЛИХ

На Рівненській дирекції залізничних перевезень протягом 2007 року сталося 14 випадків не виробничого травматизму, травмовано 14 осіб, з них сім – смертельно.

12 січня 2007 року Мартинюк Д. В., 1988 року народження, під час переходу першої колії станції Рожище не зупинився поза межами небезпечної зони і був тяжко травмований поїздом № 6353. 15

узакономомо перехід колій у нестворених місцях. Працівники лінійного відділу міліції, як і раніше, затримуватимуть порушників. Ми ж намагаємося зробити все можливе, щоб запобігти нещасним випадкам на залізниці. Попри встановлені інформаційні стенди, оголошення через гучномовці та численні виступи у ЗМІ з вимогою застереженням до громадян дотримуватись правил техніки безпеки на залізниці, статистика нещасних випадків невпинно поповнюється.

Гальмування потяга не рятує життя

лютого Живицька О. П., 1927 року народження, намагалася перейти колію на станції Луцьк. Її збив локомотив. Жінка потерпіла від забою попереку. 2 жовтня Станіславчук Е. Г. намагався перейти колію під поїздом і був смертельно травмований. Кожен такий випадок засвідчує, що психологію людей змінити дуже важко, порушників ніколи не бракуватиме.

Щоб запобігти травмуванню сторонніх людей на Рівненській дирекції, стрілецькі воєнізованої охорони затримали 198 осіб.

На вокзалах, станціях через гучномовний зв'язок потрібно періодично зачитувати витяги з "Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України". Проте, одна справа, коли люди переходять через колії, де їм заманеться, і зовсім інша – коли в кількох чітко визначених місцях, а саме на службових переходах, про які попереджені всі машиністи, і перед якими вони знижуватимуть швидкість потягів. Це не означає, що ми

Кожний з наведених нещасних випадків, як і всі попередні, детально розслідувався. З'ясувалося, що вони трапились з вини самих потерпілих, які, до того ж, перебували у нетверезому стані. Без жодного упередження було доведено, що машиністи не винні у травмуванні людей. Якщо навіть машиніст завчасно помітить людину на колії і застосує екстремне гальмування, лиху не запобігти. В середньому маса потяга становить від трьох до п'яти тисяч тонн. Залежно від сили інерції і швидкості руху від початку екстремного гальмування і до повної зупинки, потяг пройде ще від 400 до 1800 метрів.

Тому ще раз нагадуємо, що лише неухильне дотримання правил поведінки на залізничних коліях і на залізничному транспорті вбереже від каліцтва та загибелі.

В. НІХАСЬВ,
начальник сектора охорони праці
Рівненської дирекції
залізничних перевезень