

Чи підуть вантажні поїзди через Матевці?

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Як розповів заступник начальника залізниці Богдан Піх, у зв'язку із входженням наших сусідів у Євросоюз, вони почали захищати свої економічні інтереси. Саме для цього угорська та словацька сторони встановили спеціальне обладнання для сканування рентгенівськими променями вантажних поїздів з метою виявлення можливої контрабанди чи осіб, які намагаються нелегально перетнути кордон.

“Коли угорська сторона поставила у себе такий сканер, до речі, дуже потужний, і готувалася до його експлуатації, були запрошені наші спеціалісти та проведені заміри радіаційного фону, – наголосив Богдан Петрович, – адже нас турбує здоров'я локомотивних бригад, що проїжджають через цей сканер. Проведене обстеження не виявило жодних відхилень від норми. Словаки поставили на своїй території ніби-то менш потужний, ніж в угорців, сканер та під час проведення замірів виявилось, що в момент проходження через нього нашого локомотива при фоновому значенні 0,05 - 0,06 мкЗв/год, рівень іонізуючого випромінювання в кабіні машиніста короткочасно збільшився в п'ять - шість разів. Це, безумовно, ненормальна ситуація і ми вважаємо, що наші працівники не повинні потрапляти до зони підвищеного радіоактивного випромінювання.

Львівська залізниця зверну-

лася з листами до різних владних інстанцій Словаччини, однак не одержала жодної реакції від словацької сторони. Укрзалізниця повідомила про ситуацію українські владні інституції, зокрема, Міністерство транспорту та зв'язку та Міністерство закордонних справ. Підготовлено проект постанови про припинення відправлення поїздів через прикордонний перехід Матевці. Це може викликати серйозні проблеми в транспортному міждержавному сполученні, адже через цей перехід на добу в середньому проходить 8-10 поїздів. Ми не приймаємо заперечення словаків у тому, що така величина радіаційного фону в кабіні локомотива є цілком нормальною”.

Деякі подробиці про хід розслідування цієї непрості справи розповів і завідувачий радіологічним відділенням СЕС на Львівській залізниці Валерій Литюк: “Наше занепокоєння почалося з письмової заяви машиністів локомотивного депо Чоп до адміністрації залізниці про різке погіршення самопочуття після проїзду локомотива через сканер на території Словаччини. Після прибуття на станцію на словацькій території у них підвищився артеріальний тиск. На всі наші офіційні звернення ми отримували запевнення, що комплекс абсолютно справний і не може становити загрози здоров'ю людей. Провести спільне обстеження робочого місця машиністів на предмет можливого радіаційного



опромінювання, на якому наполягла санітарна служба Львівської залізниці, вдалося лише після тривалого листування. Однією з причин неможливості потрапити на цей об'єкт, була нібито його секретність. У той же час наші угорські колеги свого часу люб'язно надали нам можливість провести необхідні заміри й переконатися, що там все дійсно відповідає санітарним нормам.

А от наші заміри, проведені в кабіні локомотива разом із словацькими спеціалістами, виявили короткочасне 6-кратне підвищення рівня іонізуючого випромінювання у порівнянні з природними фоновими значеннями. Він склав 0,35-0,36 мкЗв/год. Хочу наголосити, що це не становить смертельної загрози для

здоров'я людини, однак за українським законодавством ми повинні захищати інтереси наших працівників, які, згідно з Нормами радіаційної безпеки України (НРБУ-97), належать до категорії **В “населення”** і не повинні отримувати на своєму робочому місці додаткове (техногенне) радіаційне навантаження, яке може у майбутньому стати причиною негативних наслідків для організму, особливо враховуючи специфіку роботи локомотивних бригад, що обслуговують цей прикордонний перехід, яка полягає в тому, що вони до 4 разів за зміну (12 годин) разом із локомотивом проходять через сканер. На рік таких проходів може бути більше 400. Якщо за умовами роботи працівник може піддаватися впливу додатко-

вого радіаційного опромінювання, то за законодавством він повинен бути офіційно ознайомлений із цим і має право відмовитися від такої роботи. Крім того, така робота в будь-якому випадку має бути погоджена з санітарно-епідеміологічною службою МОЗ України. Адже організм кожної людини може мати індивідуальну реакцію на опромінювання. Саме таке могло статися з нашими машиністами 13 та 14 лютого 2009 р. при виконанні службових обов'язків на прикордонному переході Матевці”. Тому на даний час ми готуємо відповідну постанову про призупинення направлення машиністів на роботу, пов'язані з проїздом через скануючу систему.

Олександр GERШУНЕНКО
Фото автора

Південна залізниця відзначила своє 140-річчя

7 липня 2009 року в Харкові відбулися урочистості з нагоди святкування 140-річчя Південної залізниці. У заходах взяли участь генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк, голова Харківської обласної державної адміністрації Арсеній Аваков, голова Полтавської обласної державної адміністрації Валерій Асадчев, начальники залізниць України та інші почесні гості.

Під час вітального слова генеральний директор Укрзалізниці зазначив, що Південна магістраль була й залишається найголовнішою ланкою, яка визначає транзитопотік вантажів з Росії в напрямку чорноморських портів. Михайло Костюк зауважив, що зараз зусилля залізничників спрямовані на продовження розвитку швидкісного руху, започаткованого в 2002 році саме на напрямку Київ-Харків. “Ми зробимо все можливе для того, щоб гідно підготувати залізницю до Євро-2012 та запровадити між усіма містами, де будуть проводитися змагання чемпіонату, рух поїздів зі швидкістю 160 км/год”, – сказав керівник галузі.

Під час урочистостей кращі залізничники Південної магістралі були відзначені нагородами Укрзалізниці та місцевих органів влади. Після офіційної частини всіх гостей чекав святковий концерт за участю народного хору України ім. Г. Верьовки, ансамблю “Калина” та квартету “Гетьман”.

Зростає пасажиропотік до Криму

Традиційно в період літніх відпусток зростає пасажиропотік у кримському напрямку – від початку червня до 12 липня 2009 року квитки на потяги в цьому напрямку придбали понад 2 млн осіб. Зокрема, за вказаний період до АР Крим залізничним транспортом прибуло близько 1,16 млн пасажирів, а вибуло понад 924 тис. осіб. Наразі фахівці

фіксують щоденне зростання пасажиропотоку.

За перше півріччя 2009 року залізниці України оформили 6271 заявку на перевезення дитячих груп. Загальна кількість перевезених дітей за заявками становить понад 285 тис. осіб, зокрема, лише за червень перевезено більше 137 тис. дітей.

За півроку 23 загиблих та 25 травмованих

За шість місяців цього року на переїздах і коліях сталося 42 випадки дорожньо-транспортних пригод, у тому числі 35 – на переїздах і 7 – на коліях поза переїздами. Найбільша кількість ДТП (29) сталася на переїздах без чергового, обладнаних сигналізацією. Однак, порівняно з відповідним періодом 2008 року кількість ДТП зменшилася на 32 випадки.

Усі зафіксовані транспортні пригоди сталися з вини водіїв автотранспорту, які нехтують правилами дорожнього руху й безпеки. У результаті ДТП упродовж першого півріччя цього року загинуло 23 особи та 25 травмовано.

Зменшення кількості ДТП на переїздах є ре-

зультатом роботи залізничників: на сьогодні переїзди всіх основних напрямків з інтенсивним рухом обладнані бар'єрними системами. Упродовж шести місяців 2009 року працівники колійного господарства залізниць встановили 38 таких систем. Загалом до кінця року бар'єрні системи планують встановити на 68 переїздах.

З метою профілактики порушень залізничники систематично привертають увагу громадськості до питань безпеки. Сумна статистика ДТП засвідчує, що водіям автотранспорту слід пам'ятати про суворе дотримання правил дорожнього руху, яке є запорукою повної безпеки при перетині залізничного переїзду.

За матеріалами Управління зв'язків Укрзалізниці зі ЗМІ