

ЧЕРЕЗ ПЕРЕЇЗД, ЯК ЧЕРЕЗ ЛІНІЮ ФРОНТУ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Безкомпромісного настрою на боротьбу із порушниками залізничникам додали два випадки, які днями трапилися на залізничних переїздах Рівненської та Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень.

Десятого серпня цього року о 12 год 36 хв на залізничному переїзді, що розташований на 249 км перегону Обарів-Клевань сталася аварія – пасажирський поїзд №78 сполученням Ковель-Москва збив легковий автомобіль ВА3-21099. Очевидно, що несподівана перешкода на шляху поїзда виникла внаслідок легковажності та самовпевненості водія легковика, який проїгнорував попередження звукової та світлової сигналізації, обїхав опущений шлагбаум (!) і вивів свій автомобіль віч-на-віч із пасажирським поїздом, що рухався зі швидкістю 78 км/год. Навіть застосувавши екстрене гальмування, машиніст виявився безсилим запобігти зіткненню. Багатотонний потяг буквально змів машину, протягнувши її ще кількасот метрів.

Внаслідок аварії пошкоджено електро-воз, дросель-трансформатор та кабельну муфту рейкових кіл дільниці наближення. Зірвано трос заземлення на опорі контактної мережі. А від легкового автомобіля залишилася купа понівеченого залізничця.

Та матеріальні збитки – ніщо у порівнянні із втраченим людським життям. Пасажир автівки, 39-річний майор збройних сил Б.В.Музичук від отриманих травм помер на місці аварії, водій “дев’яносто дев’ятої” – 24-річний студент із Рівного А.О.Мельничук із важкими травмами був госпіталізований, проте, помер у кареті швидкої допомоги дорогою до лікарні смт. Клевань.

За висновками спільної комісії в складі залізничників та працівників Державтоінспекції, яка розслідувала обставини ДТП, вини залізничників в даному випадку нема.

“Дитячими розвагами” можна було б назвати випадок, який трапився на залізничному переїзді поблизу станції Братківці Івано-Франківської дирекції, якби його наслідки не вимагали цілком дорослої адміністративної, а, можливо, і кримінальної відповідальності. Дев’ятого серпня цього року мікроавтобус “Мерседес-Бенц” без номерних знаків врізався в переїзду огорожу та збив шлагбаум. Винуватець аварії залишив машину на

місці ДТП і зник. Про випадок повідомили транспортних правоохоронців. За “гарячими” слідами оперативна група розшукала особу, яка була за кермом автомобіля. Гореводієм виявився 19-річний мешканець Івано-Франківська Євген Бабій. Як з’ясувалося, автомобіль належить франківчанину Руслану Безушку, а в юного “автолюбителя” навіть не було прав на керування транспортним засобом. Міліціонерам вдалося також з’ясувати особи пасажирів, які на момент аварії перебували в авто – це 20-річні Генріх Медведев та Артур Котвільський, 17-річна Юлія Кузів та 16-річна Руслана Василишин. Усі учасники цього ДТП мешкають в Івано-Франківську на вул. Вовчинецькій. Мабуть, у такий спосіб молодь вирішила “розважитися”, при цьому навіть не задумавшись про серйозну загрозу, яку створює для безпеки руху, власного життя та життя оточення. На щастя, все обійшлося матеріальною шкодою, завданою майну залізниці, яку винуватцям ДТП тепер доведеться повною мірою компенсувати.

Залізничники докладають усіх зусиль, аби зробити переїзди максимально безпечними для руху залізничного та автотранспорту. Як приклад, можна навести активну роботу громадського інспектора з безпеки руху Ганни Мацецьки – чергової переїзду 1718 км станції Страбичево Ужгородської дирекції. У першому півріччі цього року Ганна Іванівна виявила найбільшу кількість порушників правил проїзду через переїзд, що склало 15% рапортів, скерованих дистанцією колії в УДАІ УМВС України. На жаль, нерідко саме на цьому етапі справа з застосування справедливого покарання до порушників пригальмовується аж до повної зупинки. Тоді як залізничники наполягають: лише спільні дії та відповідальне ставлення до виконання правил і вимог чинного законодавства дадуть можливість забезпечити громадян від прикрих інцидентів.

Чому люди продовжують гинути на переїздах?

Це запитання кореспондент “Львівського залізничника” поставив керівнику прес-служби львівського обласного управління ДАІ Світлані Добровольській.

– Існує думка, що для подолання порушень достатньо ввести більш високі штрафи



Фото з архіву

ні санкції. На жаль, це не зовсім так, – каже Світлана Добровольська. – Для порівняння хочу назвати розмір штрафів, встановлених статтею 123 Правил дорожнього руху (ПДР) “Порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів”. Він сягає від 340 до 680 гривень або позбавлення прав керування на термін від одного до двох років. На мій погляд, цілком адекватне покарання. Та з його введенням динаміка цього виду порушень майже не зменшилась.

Аналіз, проведений нашими фахівцями, показав цікаву закономірність – майже всі водії, що вчинили цей вид порушень, мешкають у населених пунктах, розташованих поблизу залізничних переїздів. Ці дані взяті з численних протоколів. Нерідко водій транспортного засобу перетинає одну й ту саму залізничну колію по кілька разів на день і з часом у нього притупляється відчуття небезпеки. Людина рухається через переїзд, мов по знайомій вулиці. А якщо в салоні автівки на повну потужність увімкнено стереосистему (погодьтеся, дуже знайома картина), або водій на ходу розмовляє по мобільнику – ось і передумови для виникнення чергової аварійної ситуації.

Звичайно, нема якогось універсального рецепту, що дозволив би раз і назавжди вирішити цю проблему. Тому залишається

одне – активізувати роз’яснювальну роботу серед населення.

Від редакції. Що б не казали, а власну копійчку в нас уміють шанувати. Тому в роботі, що спрямована на профілактику порушень водіями автотранспорту правил дорожнього руху під час проїзду через залізничні переїзди, елементи серйозної відповідальності водія за проїзд на червоний сигнал світлофора на залізничному переїзді можуть стати важливим аргументом. За таке порушення ПДР в Україні передбачено штраф у розмірі 340-425 грн. Для прикладу, у Словаччині за подібне порушення водія не лише позбавляють посвідчення на право керувати транспортним засобом, але й порушують кримінальну справу, штрафують на суму до 800 євро, а то й позбавляють волі. В Угорщині за аналогічне порушення позбавляють права керувати автівкою на 6 місяців із подальшим проходженням навчання та штрафують на суму 1000 євро. У сусідній Польщі вилучають права на термін до трьох років плюс штраф у розмірі до 5000 злотих (1220 доларів США). Румуни таких водіїв карають штрафом у розмірі до 1000% від середньої заробітної плати.

Андрій ВЕЗДЕНКО,
Олександр ГЕРШУНЕНКО

Підготовка до осінньо-зимового періоду триває

Минулого вівторка під головуванням заступника начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Івана Груника відбулася дорожня селекторна нарада з питань підготовки підрозділів залізниці до роботи в осінньо-зимовий період. На нараді розглядалося два питання: аналіз готовності до роботи взимку котельень, колійної техніки, стрілочних переводів тощо, а також хід підготовки вузлових лікарень і медичних закладів залізниці до роботи в осінньо-зимовий період.

Іван Степанович зазначив, що станом на цей момент готовність залізниці до роботи в осінньо-зимовий період становить 59,3 відсотка.

– За звітами керівників служб залізниці, підготовка залізниці до роботи в осінньо-зимовий період не зупиняється, – зазначив Іван Груник. – Ремонт вікон, дверей виконано на 60 відсотків, ремонт дахів – на 59 відсотків, готовність виробничих котельень до роботи становить 51 відсоток, теплові мережі готові на 59 відсотків, мережі постачання – на 56 відсотків, підїзні колії – на 84 відсотки.

Акцентую увагу на підїзних коліях, технічний стан яких повинен відповідати вимо-

гам ПТЕ. Ревізори з безпеки руху в свою чергу повинні вимагати приведення цих колій до встановлених вимог, особливо тих підїзних колій, які перебувають на балансі служби колії та промислових підприємств. Статистика попередніх років засвідчує, що були непоодинокі випадки сходу рухомого складу на цих підїзних коліях саме через незадовільне їх утримання. Що стосується інструменту, інвентарю, то забезпечення становить 50 відсотків, хоча ніщо не заважає, аби цей показник становив сто відсотків.

Іван Степанович дав завдання службі матеріально-технічного постачання, керівникам служб, структурних підрозділів забезпечити підрозділи необхідною кількістю інвентарю.

Забезпечення зимовим спецодягом на сьогодні становить 17 відсотків, спецвзуттям – 14 відсотків. Роботи з ремонту покрівель виробничих споруд виконано на 59 відсотків.

– Разом із тим повільно готуються до зими у службі електропостачання, – зазначив Іван Степанович. – За результатами перевірки, проведеної профактивом під керівництвом першого заступника голови дорпрофсожу Івана Сельменського,

з’ясовано, що вже другий рік триває ремонт покрівлі у Львівській дистанції електропостачання. На тяговій підстанції в Скнилові необхідно замінити вхідні двері. Даю доручення заступнику начальника служби, головному інженеру виїхати на тягову підстанцію й належно організувати роботу.

Детально на нараді відбувся аналіз готовності до роботи в осінньо-зимовий період котельень, складів твердого палива, колійної техніки. Так, із 63 складів готові до прийому вугілля 53. Особливо детально було проаналізовано підготовку стрілочних переводів. Із 876 стрілочних переводів до роботи взимку підготовлено 622. Службі матеріально-технічного постачання дано вказівку терміново забезпечити службу колії 500 тенами. Щодо стрілочних переводів, які обладнані пневмообдувкою, із 838 підготовлено 595, що становить 71 відсоток.

На селекторній нараді прозвучали звіти керівників дистанцій електропостачання, колії про стан виконання робіт, а також озвучено проблеми, що заважаютьчасно підготуватися до роботи взимку. Так, із 21 снігоочисної машини до роботи готові 8, із 13 снігоочисних машин СМ-2 – 6. Загалом найбільше зауважень прозвучало на адресу Ужгородських дистанцій електропостачання та колії.

Не обійшлося без проблем у питанні готовності вузлових лікарень, медичних закладів залізниці до роботи в осінньо-зимовий період. Загалом вони є практично у всіх лікарнях і медичних закладах. У поліклінічному відділенні вузлової лікарні станції Королево система опалення фактично вичерпала свій ресурс і тепловіддача (коефіцієнт корисної дії) становить 50-40 відсотків від необхідного. У вузловій лікарні станції Ковель є проблеми з автоматикою.

Підсумовуючи селекторну нараду, Іван Груник зазначив, що за два місяці проведення робіт із підготовки до осінньо-зимового періоду такі питання, як утеплення, ремонт вхідних дверей, вікон повинні йти повним ходом. Їх зобов’язаний вирішувати керівник структурного підрозділу. Тож керівників, до яких були серйозні зауваження, Іван Степанович попередив, що наступної дорожньої селекторної наради вони повинні відвітуватися про виконання поставлених завдань. А головним лікарям вузлових лікарень дав доручення звертатися в будівельні управління для виконання ремонтних робіт та усунення тих негараздів, які є в медичних закладах.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА