

Будь-яка добра справа в нашій державі здебільшого не є вдячною, часто супроводжується непорозуміннями та дивними випадками, про які охоче і не завжди об'єктивно повідомляють ЗМІ, що у підсумку призводить до значних моральних і матеріальних втрат для виправленої ситуації. Досить часто рушійною силою такого розвитку подій стає, так званий "людський фактор". Не стала винятком і державна програма утилізації 12,5 тисяч тонн відходів гексахлорбензолу (далі ГХБ) із полігону твердих токсичних відходів, що знаходиться в зоні надзвичайної екологічної ситуації на території міста Калуш і сіл Кропивник та Сівка-Калуська Калуського району Івано-Франківської області. У цілому добре організована схема вивезення на початковому етапі наштовхнулася на випадки "отруєнь" трьох працівників Львівської залізниці, причетних до роботи з цим вантажем.

Відповідно до ГОСТу 17445 "Гексахлорбензол технічний" – є кристалічним порошком із неприємним специфічним запахом, отруйний, негативно впливає на печінку, центральну нервову і серцево-судинну системи. ГХБ має також кумулятивні властивості. Гранично допустима концентрація (далі ГДК) в повітрі робочої зони приміщень становить 0,9 мг/м³, клас небезпеки – другий. Гексахлорбензол – важкогорючий кристалічний продукт із температурою кипіння 309,40 градуса за Цельсієм при 760 мм рт.ст. У минулому ГХБ застосовувався для протруєння насіння, на даний час заборонений до використання в Україні.

Під цю програму з державного бюджету виділено 298 мільйонів гривень. Як випливає з листа Головного управління регіонального розвитку та будівництва Івано-Франківської обласної державної адміністрації, роботи проводяться згідно з тимчасовим регламентом, затвердженим Міністерством охорони навколишнього природного середовища України та погодженим Міністерством з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи.

Виконавцем робіт визначено Державне підприємство "Національний центр поводження з небезпечними відходами" (далі ДП "НЦПНВ"), яке є розробником технології видалення відходів і має відповідну ліцензію на виконання таких робіт. У цілому процес передбачає вміщення відходів у

вання цих відходів територією України.

Перед відправленням ешелону на станцію Калуш, 9 листопада 2010 р., спеціалісти Калуської районної СЕС відібрали проби повітря на предмет виявлення випарів гексахлорбензолу біля вагонів на майданчику завантаження в закритій зоні сульфатної фабрики ДП "Калійний завод". Виявлена концентрація ГХБ склала 0,1 мг/м³, що в 9 разів нижче за передбачену гранично допустиму концентрацію.

Перша партія – 15 вагонів, завантажених відходами ГХБ, надійшли на станцію Калуш 8 листопада 2010 р. Залізничники, які працювали з вантажем (складачі поїздів, оглядачі вагонів, прийомоздавачі та машиніст локомотива) 08-09.11.2010 р. здійснили підготовку ешелону до відправки (зважування, формування, перевірка гальмівної сис-

ника залізниці у випадку виникнення надзвичайної ситуації або підозри на її виникнення. Тим більше, що на всіх вагонах наклеєна інформація застережного характеру про небезпечний вантаж із номером аварійної картки. Аналогічне правило стосується і машиніста локомотива.

Однак наступного дня, 10 листопада 2010 року, відбулися події, які й досі тримають у напрузі організаторів перевезення, виконавців та контролюючі органи.

Упродовж 10-11 листопада 2010 року до лікувально-профілактичних закладів Івано-Франківщини звернулися два працівники залізниці зі скаргами на самопочуття. Пізніше в лікарню звернувся ще один працівник. Три залізничники були госпіталізовані в реанімаційне відділення з діагнозом "Отруєння невідомою хімічною речовиною". Калушем поповзли неймовірні чутки, інформація потрапила у ЗМІ. З'явилися перші "жертви" перевезення шкідливого вантажу, а "заручником" ситуації стала адміністрація залізниці, яка негайно повідомила про це санітарно-епідеміологічну службу на Львівській залізниці. Ці резонансні обставини поставили під загрозу подальше виконання програми.

Наступного дня після відправки першого ешелону (11.11.2010 р.) спеціалісти СЕС на Львівській залізниці провели розвідку ситуації з виїздом

біля вагонів з ГХБ на проміжній станції відстою і біля вагонів з ГХБ на майданчику завантаження в закритій зоні сульфатної фабрики ДП "Калійний завод". Аналогічні дослідження були проведені і при відправці ешелону 04.12.2010 р. Будь-яких перевищень вмісту ГХБ у повітрі не було виявлено.

Крім того, при відправці ешелону на станції Калуш були присутні начальник служби охорони праці ДТГО "Львівська залізниця", начальник комерційного відділу – заступник начальника Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень, завідувачий відділенням СЕС на Львівській залізниці та начальник станції Калуш. Вони провели нараду з



Таким чином, будь-які ознаки отруєння гексахлорбензолом клінічно не підтвердились.

Адміністрація залізниці, з метою запобігання аналогічним випадкам на майбутнє, уважно вивчає всі обставини описаних подій, а спеціалісти СЕС на Львівській залізниці забезпечили чіткий візуальний і лабораторний контроль всіх наступних відправок ешелонів з відходами ГХБ із оформленням відповідних актів і протоколів дослідження атмосферного повітря на робочих місцях персоналу залізниці.

Ми розуміємо суспільну та екологічну користь від того, що відходи ГХБ будуть вивезені з території України,

однак вважаємо, що організатори цього надзвичайно серйозного заходу припустилися помилки ще на початку складання програми, не погодивши її з Державною санітарно-епідеміологічною службою МОЗ України, у тому числі й зі СЕС на залізничному транспорті, що суперечить статті 25 Закону України "Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення" № 4004-ХП, згідно з якою "Виробництво, зберігання, транспортування, використання, захоронення, знищення та утилізація отруйних речовин, у т.ч. продуктів біотехнології та інших біологічних агентів, здійснюються за умови дотримання санітарних норм і наявності дозволу державної санітарно-епідеміологічної служби, а також із дозволу інших спеціально уповноважених на те органів виконавчої влади у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України".

Загальновідомо, що виробнича діяльність залізничного транспорту пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів, а участь у процесі перевезення великої кількості учасників-юридичних осіб (відправник, перевізник, органи виконавчої влади, контролюючі органи) завжди потребує особливо чіткої координації дій з метою гарантування безпеки.

Вважаємо, що завчасна детальна поінформованість про усі особливості ситуації дозволила б закладам СЕС на залізничному транспорті ретельно перевірити стан готовності залізничних підрозділів, які здійснюватимуть перевезення, і забезпечити реалізацію необхідних профілактичних заходів з метою дотримання безпеки перевезень та надійного захисту персоналу.

На нашу думку, основним каталізатором подій став психологічний фактор, який у поєднанні з недостатньою поінформованістю працівників спричинив до загострення деяких хронічних захворювань.

Вважаємо, що чітка координація дій, співпраця та своєчасний обмін інформацією всіх задіяних юридичних осіб та контролюючих органів у подальшому значно знизить ризик виникнення надзвичайних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів.

Валерій ЛИТЮК – завідувач радіологічним відділенням СЕС на Львівській залізниці, кандидат медичних наук,
Микола ПАЙОНЧКІВСЬКИЙ – начальник служби охорони праці

“Хворобливі” пристрасті довкола гексахлорбензолу



відповідну тару, завантаження у вагони, транспортування зі станції Калуш у порт міста Миколаєва, перевантаження на тепловід, доставка на спеціалізоване підприємство у Великобританії, де відходи будуть утилізовані. Всі етапи операції передбачають підвищені заходи безпеки. Зокрема, відходи ГХБ транспортують у великих поліетиленових мішках (біг-бегах), що відповідає вимогам Базельської конвенції про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних відходів. У кожному біг-бегу, додатково до двох передбачених, використовуються два внутрішні поліетиленові вкладиші, кожен із яких закривається окремо. Для перевезення використовуються залізничні напіввагони, які попередньо вистеляються по всій внутрішній площі поліетиленовою плівкою. Тобто максимально передбачено все необхідне з метою запобігання безпосередньому контакту відходів ГХБ із навколишнім середовищем (у т.ч. із залізничниками, які працюють із цим вантажем) та безпечною транспорту-

теми і т. і.). Під час проведення робіт біля ешелону був присутній начальник станції Калуш, який особисто оглянув вантаж. Після підготовки ешелон був відправлений на відстій на станцію Рожнятів.

Дев'ятого листопада 2010 р. аналогічно була оброблена наступна партія вантажу (9 вагонів), які після підготовки також відправили на станцію Рожнятів. Таким чином був сформований ешелон із 24-х вагонів загальною вагою 1500 тонн та відправлений за маршрутом о 01 год 46 хвилин 10 листопада 2010 року.

Упродовж двох днів – 8 та 9 листопада 2010 року – ніхто з працівників залізниці не звертався до адміністрації станції Калуш зі скаргами на будь-які небезпечні наслідки, пов'язані зі шкідливими особливостями вантажу, додамо також, що інформування про негативні наслідки взаємодії зі шкідливим вантажем (в т.ч. й погіршення самопочуття чи інші ознаки погіршення стану здоров'я) є першочерговим обов'язком праців-

на станцію Калуш для максимального дослідження всіх складових ситуації. Головний державний санітарний лікар Івано-Франківської лінійної дільниці на Львівській залізниці виніс постанову адміністрації ВП "Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень" із вимогою забезпечити задіяний технічний персонал засобами індивідуального захисту та офіційно звернутися із цим питанням до адміністрації ДП "НЦПНВ". Аналогічна постановка була винесена головним державним санітарним лікарем на Львівській залізниці.

Пізніше адміністрація залізничного транспорту України прийняла рішення перед відправкою вантажу на станцію Калуш забезпечити дослідження повітря біля вагонів на під'їзній колії у зоні сформованого ешелону із завданням і у разі виявлення перевищень ГДК гексахлорбензолу не приймати вантаж до перевезення. Крім того, з метою скорочення терміну перебування вагонів з відходами ГХБ на ст. Калуш, відправнику було рекомендовано забезпечити зважування вантажу на території завантаження. Слід зауважити, що адміністрація ДП "НЦПНВ" із розумінням поставилася до таких пропозицій і до наступної відправки відходів ГХБ доставила на станцію Калуш 36 комплектів відповідних засобів індивідуального захисту (респіратори, окуляри, гумові рукавички, костюми), а також забезпечила зважування вантажу на майданчику завантаження.

У свою чергу, враховуючи обставини попередньої відправки відходів ГХБ, санепідемстанція на Львівській залізниці належним чином підготувалася до наступної відправки та забезпечила суворий контроль за ситуацією. Були відібрані та досліджені проби повітря

керівництвом станції, здійснили комісійне обстеження ешелону та поспілкувалися з персоналом, який забезпечував відправку.

Візуально було підтверджено, що всі вагони встелені поліетиленовою плівкою, відходи ГХБ герметично упаковані в поліетиленові мішки та біг-беги, всі упаковки без зовнішніх пошкоджень. На всіх вагонах наклеєні знаки безпеки з номером аварійної картки (АК 616), відсутній будь-який характерний запах ГХБ біля вагонів та на поверхні упаковки зі шкідливим вантажем.

Встановлено, що час контакту задіяного персоналу з ешелонем зведений до необхідного технічного мінімуму, оскільки всі операції із завантаження, зважування вагонів з відходами ГХБ виконуються силами відправника та на його території. На випадок необхідності на станції є 36 комплектів засобів індивідуального захисту, які персонал, при потребі, міг отримати негайно.

Враховуючи позитивні результати лабораторних досліджень, відправку ешелону було погоджено і здійснено 4 грудня 2010 року о 18 год 30 хвилин.

У той же час всіх "потерпілих" госпіталізували у Клінічну лікарню Львівської залізниці для посиленого обстеження. Їхні біоматеріали (кров і сеча) скерували в лабораторію промислової та екологічної токсикології ДП "Український НДІ медицини транспорту МОЗ України". За результатами хімічного дослідження, гексахлорбензолу у пробах біоматеріалу не виявили. Крім того, обстеження у Клінічній лікарні Львівської залізниці показали, що у пацієнтів діагностовано цілу низку хронічних захворювань, не пов'язаних із отруєнням гексахлорбензолом. На даний час всі "потерпілі" написані з лікарні і приступили до роботи.