

Активне зацікавлення екологічною проблематикою – не данина моді, а далекоглядність та відповідальність за майбутнє. Саме тому Львівська залізниця активно розвиває лабораторний сектор, покликаний пильнувати за рівнем забруднення довкілля та мінімізувати його.

У 2007 році у штаті локомотивного депо Львів з'явилася унікальна пересувна лабораторія з контролю за викидами забруднюючих речовин у відпрацьованих газах. Нині вона допомагає не лише поліпшувати екологічну ситуацію, але й убезпечувати залізницю від імовірних претензій зі сторони контролюючих органів.

Штат лабораторії невеликий – керівник, еколог та водій. Ще одна працівниця перебуває у

тації, “мобільні екологи” вивчили свою справу досконало.

Праця в залізничній лабораторії виявилася цікавою, однак змусила дівчат піти на серйозні “жертви”. Про каблучки та спідниці довелося забути, натомість звикли до спецхалатів та постійних відряджень. На перших порах було незвично – видиратись на величезний тепловоз, спілкуватись із бувалими залізничниками.

– Спочатку було трохи ніяково, – каже Оксана Коваль. – Уявіть, приїжджаємо ми на підприємство, а там старші дядьки дивляться на нас зверху вниз зі співчуттям, мовляв, “і чого тобі, дитино, треба?” Але ми звикли і до співчуття, й до іронії, і тепер від невпевненості не залишилося й сліду.

Однією із основних особли-

ють саме під час “обкатки”, коли впевняться, що машина відрегульована, налаштована і готова до замірів.

За минулий рік працівники лабораторії провели 24 заміри, зняли 1800 проб повітря. А загалом за весь час роботи перевірили викиди у 88 тепловозів. З них лише 10 мали серйозні проблеми з рівнем викидів шкідливих речовин в атмосферу. Їх, зрештою, за короткий строк усунули. Всі “проблемні” дизелі були збудовані ще в 70-х роках.

Найчастіше працівники лабораторії виїжджають до Ковеля. Адже саме там діагностують тепловози 2М62. Часто навідується і до Чопа, на “обстеження” тепловозів ЧМЕ-3. Віднедавна почали робити заміри та знімати проби у



# Чим “дихає” локомотив?

**Точну відповідь на це питання дасть пересувна екологічна лабораторія залізниці**



депо Львів-Захід.

– У нас один виїзд – один дизель, – пояснила еколог Христина Копитко (на фото праворуч). – Здебільшого вирушаємо 1-2 рази на тиждень. Кількість виїздів 2010 року дещо скоротилась у порівнянні з попередніми роками. Це було пов'язано із тим, що на ремонт виділяли менше коштів.

В арсеналі лабораторії є унікальний прилад – газоаналізатор Delta 1600S-IV. Львівська залізниця купила його в Німеччині, бо в Україні таких не виробляють. Газоаналізатор фіксує наявність забруднюючих речовин у відпрацьованих газах над тепловозами.

За словами начальника сектора екології технічної служби Любові Смик, прилад коштує 58 тис. гривень. Ціна за компактну універсальну установку невелика, адже газоаналізатори, які є на ринку, хоча здебільшого коштують менше (до 20 тис. гривень),

зберігається у надійному чорному кейсі. Дівчата бережуть його, як зіницю ока – газоаналізатор дуже тендітний і точний прилад, тому підвищений “комфорт” йому не завадить.

– Аби його точність не порушувалася, прилад калібрують щонайменше раз на рік, – зауважила керівник лабораторії. – Раніше ми возили його до Червонограда, але рівень калібрування залишав бажати кращого. Тепер ми калібруємо газоаналізатор у Києві.

Сам по собі газоаналізатор є універсальним. Ним можна вимірювати викиди не лише тепловозів, але й автомобілів. Важливим елементом газоаналізатора, який, власне, і перетворює його на залізничний апарат, є довга трубка-зонд. Саме її і підносять до вихлопних труб тепловозів. На перший погляд – нічого особливого. Однак таке враження – оманливе.

і займають ліву частку роботи. Ми повністю обраховуємо усі параметри, опрацьовуємо отриманий результат за допомогою формул, що, до речі, займають 6 сторінок. І це лише обрахунки! А потім ще й аналітична робота...

Лабораторні екологи не мають повноважень заборонити вихід у рейс дизелям із підвищеним рівнем викидів. Однак вони допомагають усунути проблемні питання та відрегулювати системи тепловоза.

– Після кожної експертизи складаємо відповідний протокол, який підписуємо ми, як виконавці, та підприємство, на якому робили замір, – продовжує Оксана Коваль. – Після затвердження протоколу в нашому секторі екології ми складаємо акт із переліком того, що треба усунути. Буває, що усуваємо недоліки того ж дня, інколи – наступного. Звісно, якщо у дизеля механічне пошкодження, наприклад, якась помпа тріснула, тут ми не допоможемо. Але, принаймні, завдяки нам про це стане відомо.

Високий рівень досліджень пересувної лабораторії із проведення контролю викидів забруднюючих речовин у відпрацьованих газах високо оцінили залізничники. За словами екологів, є серйозний попит на такі дослідження і за межами залізниці, а унікальні засоби для отримання проб та зразків – лише у неї. Якби лабораторія мала змогу вийти на рівень обслуговування не лише тепловозів, то могла б заробляти на себе, та й залізниці була б користь. Однак на разі така перспектива виглядає неблизькою. Адже, згідно з нормативами, які регулюють діяльність лабораторії, залізничні екологи не мають права надавати платні послуги. Для зміни статусу лабораторії треба не лише згоду керівництва, але й чималий час для залагодження усіх юридичних тонкощів та проходження відповідної атестації.

Богдан ЮРОЧКО  
Фото автора

декретній відпустці з догляду за дитиною.

– Те, що сильну статтю колективу лабораторії представляє лише водій, не має жодного значення, – запевняє начальник пересувної екологічної лабораторії Оксана Коваль (на фото ліворуч). – Можу запевнити, що дівчата свою роботу знають добре. Коли вийшов наказ про створення лабораторії, керівництво потребувало фахівців з екологічною освітою. Ми підійшли за рівнем фаховості.

Слова керівника пересувної лабораторії підтверджує начальник сектора екології технічної служби Львівської залізниці Любові Смик. За її словами, дівчата добре справляються з роботою, жодних нарікань не було. Звісно, на початку траплялися певні труднощі: незнайома апаратура, нова процедура. Однак після навчання на курсах та атес-

тостей роботи лабораторії, стверджують залізничні екологи, є її мобільність.

– Наша пересувна лабораторія – єдина в Україні, – запевняє Оксана Коваль. – Усі інші, які займаються замірами забруднення повітря, є стаціонарними. Аби зняти заміри, до них приганяють дизелі, а це коштує залізниці значно дорожче, адже треба врахувати і працю машиністів, і витрати пального. У нас же все просто: викликали нашу лабораторію, ми взяли прилад, приїхали, перевірили дизель і повернулись назад.

Процедура перевірки викидів – не проста і потребує ресурсів та особливих умов. Для того, аби зібрати дані про викиди, локомотив повинен бути під'єднаним до реостату. Тому дівчат виклика-



однак суттєво обмежені функціонально. Тож придбання окремого аналізатора для кожного виду викидів було економічно невигідне. Та й мобільність працівників, обвішаних приладами, була б обмеженою.

Невеликий прямокутний прилад зі скляною колбою, в якій знаходяться фільтри, та екраном, на який виводяться покази,

– Річ у тому, що зонд виготовлений зі спеціального сплаву, який не піддається корозії, термостійкий, не вступає в реакцію із випарами і жодним чином не впливає на результат дослідження, – пояснила Христина Копитко. – Через зонд викиди потрапляють у фільтр, де осідають і фіксуються. Вже після того починаються паперові обрахунки. Вони якраз