

Урок, який варто засвоїти на все життя



“Понад 20% запитань у тестових завданнях, які виконують молоді спеціалісти, що бажають працевлаштуватися на Львівську залізницю, стосуються охорони праці. Усвідомлене ставлення до питань безпеки праці – важлива вимога підприємства, на якому працює майже 55 тисяч працівників”, – на цьому наголосив заступник директора з навчально-виробничої роботи Львівського технікуму залізничного транспорту Іван Лаба під час відкритого уроку для першокурсників навчального закладу, який відбувся 21 лютого цього року.

У технікумі майбутні залізничники опановують спеціальності “Організація перевезень і управління на залізничному транспорті” і “Технічне обслуговування, ремонт та експлуатація тягового рухомого складу” та вже за кілька років обслуговуватимуть сучасні швидкісні поїзди іноземного виробництва, які планує придбати Укрзалізниця. Тож саме на них ляже відповідальність за безпеку пасажирів. Дізнатися більше про основи безпеки

студентам випала нагода під час спілкування з начальником Галузевого навчально-методичного центру охорони праці ДТГО “Львівська залізниця” Ігорем Кузьмою та в.о. начальника державної інспекції нагляду у машинобудуванні, транспорті та зв'язку територіального управління Держгірпромнагляду у Львівській області Віктором Дукачем.

З чого починається охорона праці і чому досконалі знання у цій дисципліні необхідні кожному, хто приходить працювати у відокремлений підрозділ залізничної галузі? На що звертати увагу і яких правил безпеки дотримуватись, щоб не завдати собі шкоди, якщо ти пасажир чи пішохід? Учасники заходу детально обговорили кожне питання, яке прозвучало від численної аудиторії. Хлопці та дівчата дізналися, що таке невиробничий та виробничий травматизм, скільки випадків травмувань стається на залізничних коліях, з чийої вини вони виникають та з яких причин. Словом, було над чим замислитися, адже торік на коліях та станціях Львівської залізниці травмувалися сто пішоходів та пасажирів, 55 осіб – смертельно, у т.ч. – п'ятеро дітей.

Трудова дисципліна – основа безпеки! Майбутнім залізничникам про це розповіли фахівці



Статистика нещасних випадків свідчить, що найчастіше вони стаються внаслідок появи людей на коліях у невідповідних місцях. Причини – незнання або нехтування правилами поведінки на залізничних коліях і об'єктах.

Що є причиною травмування на робочому місці? Віктор Дукач зазначив, що найчастіше (70% від усіх випадків) такі випадки мають організаційний характер, решта – технічні або психофізіологічні. А це означає, що працівник під час роботи порушив вимоги інструкції з охорони праці, а керівник, який

відповідає за безпеку праці, неналежно контролював дії підлеглого. У підсумку за минулий рік травмувалося тридцять працівників, четверо – смертельно.

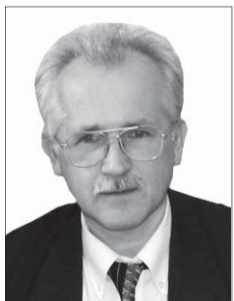
Під час уроку учні отримали пам'ятки “Правила безпеки на залізничному транспорті” та були поінформовані про конкурс Держгірпромнагляду під гаслом “Охорона праці очима дітей”, участь у якому засвідчить, що вони небайдужі до життя та здоров'я не лише свого, а й оточення.

Прес-служба теруправління Держгірпромнагляду у Львівській області

Чи попросаємося із зимою без несподіванок?

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

За інформацією залізничного синоптика, поточного та наступного тижня у зв'язку з прогнозованим потеплінням очікується активне танення снігу в горах, поступове підвищення рівнів води у карпатських ріках на 0,5-1,5 м, а на ділянках рік із льодоставом очікується руйнування криги, льодохід, на окремих ділянках рік короткотривалі затори льоду з додатковими підйомами рівнів води на 0,5-1,0 м. У верхів'ях ріки Стрий (біля села Завадівка та міста Турка) можливі більш потужні затори із додатковими підйомами 1,0-2,5м, які навіть сягнуть небезпечних відміток.



Проте Ярослав Городчук наголошує, що наступного тижня загрози для експлуатації штучних споруд залізниці нема. Щоправда, зауважує, що річки карпатського регіону знаходяться в зоні високого ступеня паводкової небезпеки, тому тут гідрометеорологічна ситуація може різко змінюватися за короткий проміжок часу і значно ускладнюватися в разі різкого потепління та випадання сильних дощів на сніговий покрив у період танення. Тож за інтенсивного розвитку водопілля не виключений негативний вплив високих рівнів води на стан водозахисних дамб, можливе обтоплення, часткове затоплення території і господарських об'єктів в окремих населених пунктах у ряді районів Закарпатської, Львівської, Івано-Франківської областей.

Аналогічна ситуація може бути і на Прип'яті

та її притоках у Волинській (Любешівський район) та Рівненській (Зарічянський район) областях. Ускладнення ситуації під час скресання криги і льодоходу на річках для опор мостів, інших гідротехнічних споруд можливе в основному у верхній течії річки Стрий (біля села Завадівка та міста Турка), де зараз товщина криги максимальна – 40-60 см.

Залізничники ретельно готуються до цього відповідального періоду, виконуючи вимоги наказу начальника залізниці “Про підготовку штучних споруд, земляного полотна та об'єктів водопостачання до льодоходу і пропуску весняного паводка”. Чіткі рекомендації щодо його виконання надає оперативний штаб залізниці, який здійснює постійний контроль за ситуацією.

– На залізниці визначено 134 місця, що особливо небезпечні для колій, – наголошує заступник начальника служби колії, начальник відділу інженерних споруд Ігор Юник. – Більшість із них розташовані на дільницях Лавочне-Мукачєво, Сянки-Ужгород, Самбір-Сянки, Коломия-Делятин, Делятин-Рахів. Зараз тут проводиться очищення водовідвідних труб мостів, відкосів, насипів, в'їмок. Про небезпечні на розмиві та зсуві місця попереджені локомотивні бригади. Тут вони ведуть потяги, пильно стежачи за станом земляного полотна. При виявленні найменшої загрози залізничники зобов'язані доповісти у спеціально створений штаб.

На ближніх станціях накопичуються інертні матеріали та габійні конструкції, якими залізниця забезпечена стовідсотково. Укладено договори з підрозділами Міністерства з надзвичайних ситуацій та Державної спеціальної служби транспорту на проведення у випадку

потреби вибухових робіт на річках для гарантування безпечного льодоходу.

До середини березня працівники дистанції колії спільно з територіальними організаціями повинні завершити перевірку стану гребель, водосховищ, тимчасових мостів та інших об'єктів, руйнування яких може призвести до пошкодження споруд залізниці.



Як зазначив Ігор Юник, ще восени минулого року на напрямку Самбір-Сянки було укріплено підпірну стінку. Роботи з укріплення 350-метрової ділянки земляного полотна, яке у попередні роки руйнувало повінь, завершено також на перегоні Свалява-Вовчий. Зараз для надійності штучних споруд використовують нові конструкції – короби і плити П-150. Більше тисячі таких плит використано для укріплення земляного полотна біля річки Тиса. Коробами укріплені також підпірна стінка біля станції Воловець, ряд інших об'єктів на Ужгородській, Стрийській дистанціях колії. У нинішньому році буде виконано капітальний ремонт з укріплення підпірних стінок у зонах обслуговування Стрийської, Самбірської, Мукачівської та Коломийської дистанцій колії.

У місцях, де можливі розмиви – на станціях Самбір, Стрий, Сколе, Рахів, Хриплин, Свалява, Хуст, Ужгород, Ставне, Болехів та інших, – сформовано 12 протирозмивних поїздів, що складаються з 53 одиниць рухомого складу. Ці поїзди забезпечені інерт-

ними матеріалами – каменем, щебенем та мішками з піском. Визначений перелік прогнотних споруд, інвентарних пакетів, які за потреби використовуватимуть у період льодоходу і повені. У запасі є чотири різної довжини тимчасові металеві пакети та металевий 33-метровий прогін.

Ігор Юник звернув увагу на незадовільне постачання колійників спецодягом: забезпечення гумовими чоботами і брезентовими плащами становить всього 30% від плану. Лише на 15% від планового вирішене питання з лісом – дошкою обрізною, кругляком.

Ігор Юник також наголосив на важливості цілолітнього проведення планових робіт з ремонту та укріплення штучних споруд, земляного полотна. Через інтенсивне вирубання у Карпатах лісу при таненні снігу і сильних опадах дощу відбувається значне замулювання водовідвідних споруд, нагірних і водовідвідних каналів. Вода, яку раніше затримували дерева, тепер стрімко сходить у річки. Їх басейни переповнюються і створюють загрозу розмиву і підмиву залізничних об'єктів. Багато з цих об'єктів збудовані ще за часів Австро-Угорщини і станом на сьогодні – не надто міцні. Наприклад, після сильних дощів на Буковині у 2010 році за короткий період часу відбувся великий підйом води. У результаті були розмиті берегоукріпні споруди, забиті труби великого діаметра, зруйновано майже 150-річний міст неподалік станції Вадул-Сірет. На сьогодні всі руйнівні наслідки стихії ліквідовано. Нинішньої весни синоптики прогнозують поступове танення снігів, яке не повинно призвести до повеней. Однак залізничники вважають за необхідне бути готовими до будь-яких несподіванок.

Орися ТЕСЛЮК