

Найбільше аварій стається в понеділок

Апарат безпеки руху поїздів і автотранспорту проаналізував стан безпеки руху за підсумками роботи залізниці впродовж 2012 року. Згідно з аналізом, упродовж минулого року на залізниці збереглася позитивна тенденція до зменшення транспортних подій. За звітний період зафіксовано 95 випадків проти 98 – у 2011 році. Нагадаємо, що за підсумками 2010 року кількість транспортних подій становила 102 випадки.

Особливу увагу фахівці звертають на те, що за статистикою найбільш несприятливими годинами доби, упродовж яких виникали транспортні події, є період із 5-ї до 6-ї години, а найбільш несприятливим днем тижня – понеділок.

Занепокоєння викликає той факт, що лівова частка від загальної кількості транспортних подій (78 випадків) стосується руху у приміському та пасажирському сполучен-

нях. Основні причини невтішної статистики – неналежне централізоване постачання запасних частин, критичне старіння рухомого складу та неналежне проведення планових видів ремонту. Як наслідок, за класифікацією найбільша кількість транспортних подій (45 випадків – 48% від загальної кількості) трапилася через “несправність рухомого складу із затримкою поїзда на 2 години і більше”.

Збільшення кількості транспортних подій за звітний період зафіксоване у господарствах перевезень – на 2 випадки (5 проти 3); колії – на 1 випадок (11 проти 10) та приміських пасажирських перевезень – на 10 випадків (22 проти 12). Зменшення кількості транспортних подій вдалося досягти у локомотивному господарстві – на 6 випадків (42 проти 48), вагонному – на 1 випадок (7 проти 8), пасажирському – на 1 випадок (2 проти 3). У господарствах комерційної роботи та маркетингу і сигналізації та зв'язку не зафіксовано жодної транспортної події, тоді як у 2011-му трапилося 2 та 1 випадки відповідно.

Серед дирекцій залізничних перевезень

у порівнянні з показниками 2011 року збільшення кількості транспортних подій відбулося в Івано-Франківській дирекції – 25 проти 13. Зменшено кількість випадків у Львівській – на 1 випадок (34 проти 35), Тернопільській – на 7 випадків (9 проти 16) та Рівненській – на 7 випадків (19 проти 26). На рівні поза минулого року зафіксовано цей показник в Ужгородській дирекції залізничних перевезень (8 проти 8).

Внаслідок транспортних подій залізниці завдано збитків на загальну суму 509234,36 грн, з них винними відшкодовано 152718,21 грн.

За звітний період на залізниці зафіксовано 21 випадок несанкціонованого втручання сторонніх осіб у роботу залізничного транспорту. Це на 7 випадків менше, ніж позаторік. Разом із тим сталося 228 випадків розкрадань обладнання СЦБ, енергетики та зв'язку, що на два випадки більше, ніж у 2011 році. Сума збитків, завданих залізниці протиправними діями зловмисників, становить понад 1,5 млн грн. За цими випадками правоохоронні органи порушили 74 кримінальні справи.

Незважаючи на комплекс заходів, які залізниця постійно вживає з метою гарантування безпеки дорожнього руху, ситуація у цьому напрямку залишається нестабільною, особливо у місцях перетину колії з автошляхами. Із 35 дорожньо-транспортних подій (ДТП), зафіксованих у 2012 році, 32 сталися на залізничних переїздах, що на 12 випадків більше, ніж позаторік. Кількість травмованих внаслідок цих ДТП у порівнянні з 2011 роком збільшилася на 13 осіб (26 проти 13), з них 5 осіб зазнали смертельних травм. З вини залізниці за звітний період не зафіксовано жодної ДТП. Усі аварії сталися з вини автоводіїв.

Варто звернути увагу і на той факт, що минулого року на 1 випадок збільшилася кількість ДТП, у яких автотранспортний засіб на залізничному переїзді в'їхав у бік поїзда. Ця та інші обставини свідчать про неухваленість і легковажність водіїв та вкрай низький рівень дисципліни власників приватного автотранспорту, які нехтують правилами дорожнього руху, наражаючи на небезпеку власне життя, а також життя та здоров'я залізничників і пасажирів.

Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Володимир ЧЕРНЕГА:

“Безпека руху вимагає глибоких знань і дисципліни”

Стан безпеки руху на Львівській залізниці за підсумками роботи у 2012 році аналізуємо спільно з головним ревізором з безпеки руху поїздів і автотранспорту Володимиром ЧЕРНЕГОЮ.



– Звичайно, статистика – рідко корисна, бо дає можливість провести порівняльний аналіз, зробити певні висновки і керуватися ними у подальшій роботі, – зазначив Володимир Чернега. – Але разом із тим важливо усвідомлювати, що кожен інцидент – це наслідок якогось порушення, яке завдає залізниці збитків. Є порушення чисто технічного характеру, а є порушення, і ці випадки непоодинокі, які трапилися внаслідок людського фактора.

У першому випадку, звичайно, велике значення має динаміка постачання запасних частин, яка нині є недостатньою та неритмічною. Та проблема полягає не лише в недостатніх обсягах постачання запчастин, а й у їх завчасному забезпеченні. Адже певні частини та матеріали часто потрібні підприємству в конкретний період. Наприклад, під час підготовки до літніх пасажирських перевезень чи до роботи в зимовий період.

Другий, пов'язаний із людським фактором, не менш актуальний. Аналіз стану безпеки руху свідчить, що й працівникам у певних моментах бракує знань технологічного характеру щодо організації виконання робіт. Є окремі приклади, де через незнання і недотримання технологічних норм траплялися порушення. Під час об'їздів, на зустрічах у колективах я завжди звертаю особливу увагу на суворому дотриманні технології виробництва, правил та норм їх застосування, знання відповідних інструкцій та нормативно-правових актів, за якими живе магістраль і залізничний транспорт в цілому. Особливий акцент – на сумісній роботі господарств чи підприємств. От, наприклад, проведення комісійного огляду на станції. Головує, як правило, начальник станції або його заступники, формується комісія з числа спеціалістів дистанції колії, сигналізації і зв'язку, енергетиків... Комісія обходить об'єкти, кожен по лінії свого господарства виявляє певні недоліки, планує їх усунення. Але насправді не завжди все виконується належним чином. Такі випадки траплялися під час перевірок в останньому кварталі минулого року. У підсумку було відмінене ряд комісійних оглядів. Зокрема на станції Здолбунів, де нині здійснюється найбільш інтенсивний вантажний рух, через неякісну організацію і проведення комісійного огляду довелося призначити повторний комісійний огляд, така ж ситуація спостерігалася на станції Коломия, станції Клепарів та Ужгород потребують серйозного підходу, у тому числі до належного сумісного навчання всіх, хто бере участь у комісійному огляді. Інакше всі ці недопрацювання обертаються порушеннями технологічних процесів забезпечення безперебійного руху поїздів. Наприклад,

зі станції Львів вирушив поїзд, і дорогою до Здолбунова він кілька разів зупинявся через те, що несправно працювали гальма. Це означає, що на якомусь етапі підготовки працівники вагонного депо чи локомотивники, які приймали поїзд до відправлення, недбало поставилися до своїх обов'язків, а руховики не скоординували належним чином дії, не змогли вчасно прийняти правильне рішення, щоб поїзд без проблем прослідував до пункту призначення.

Тому серед питань, на які варто звернути особливу увагу, першим стоїть якість технічного навчання. На кожному підприємстві є відповідний план технічних навчань, який необхідно реалізувати максимально наближено до реальних умов.

Хочу звернути увагу і на те, що на напрямку швидкісного руху Львів–Здолбунів за підсумками перевірки виявлено, що чергові на залізничних переїздах недостатньо володіють знаннями, які дозволяють оперативно і правильно діяти в надзвичайних ситуаціях. Із навчальною метою ми провели експеримент, за “легендою” якого на переїзді зникла напруга, а потім і додаткове живлення, і стежили за діями чергових, яким у таких складних умовах необхідно було правильно організувати пропуск поїздів та автотранспорту. Звичайно, люди у нас відповідальні, вони намагалися максимально правильно організувати цю роботу, але разом із тим була очевидною потреба підвищувати рівень їхніх знань. Тому було прийняте рішення на всіх переїздах повторно організувати практичні навчання за такою “легендою” із відпрацюванням чіткого порядку дій чергового по переїзду в такій екстремальній ситуації.

Звичайно, підвищуючи рівень знань залізничників, ми вирішує-

мо лише півпроблеми, оскільки інша половина криється у поведінці водіїв приватного автотранспорту. Згідно з аналізом, у 2012 році збільшилася кількість ДТП на переїздах у порівнянні з показниками 2011 року. Хочу наголосити, що торік, як і в попередні роки, сто відсотків дорожньо-транспортних подій на переїздах траплялися саме з вини автоводіїв. Хтось може запропонувати поставити чергового на кожному переїзді, хтось бачить вирішення цього питання у спорудженні автомобільних шляхопроводів над коліями. Проте все це вимагає величезних коштів, тоді як насправді проблема має елементарний розв'язок – необхідно, щоб особи, які сідають за кермо автотранспорту, суворо дотримувалися простих правил дорожнього руху, за якими поїзд має перевагу хоча би з тієї причини, що навіть за екстреного гальмування долає відстань довжиною близько кілометра, тож у машиніста мізерні шанси виправити помилковий або відверто зухвалий вчинок водія і запобігти аварії.

Тому дуже серйозну увагу треба приділяти інформаційно-профілактичній роботі з водіями автотранспорту, а порушників – суворо карати аж до позбавлення права керування автомобілем.

Минулого року ми виготовили інформаційні буклети, у яких нагадали водіям правила перетину залізничних переїздів, санкції, передбачені за їх порушення, а також помістили фотоматеріали з місць аварій, вказавши кількість людських жертв, які стали наслідком грубого порушення правил дорожнього руху.

У першу чергу працівники дистанції колії розповсюдили ці буклети серед водіїв громадського автотранспорту. При цьому я особисто став свідком цікавого

випадку: водій одного маршрутного таксі відмовився взяти буклет, тоді залізничники вручили його одному з пасажирів маршрутки. Той, прочитавши інформацію та оглянувши фотографії, таки на поліг, щоб водій узав буклет і ознайомився з його змістом.

– Володимире Васильовичу, проведений аналіз засвідчив, що за підсумками минулого року в окремих дирекціях, господарствах чи структурних підрозділах стан дотримання безпеки руху у порівнянні з 2011 роком погіршився. Чи означає це, що цього року увага до них буде особливо прискіпливою, відповідно будуть конкретні рекомендації для виправлення ситуації?

– За підсумками аналізу розроблено відповідні рекомендації для кожного господарства залізниці. Проте зрозуміло, що одноосібно магістраль не може кардинально вплинути на ситуацію. Наприклад, вирішення проблеми критичного старіння рухомого складу у господарстві приміських пасажирських перевезень нині можливе лише завдяки кооперуванню зусиль залізниці і влади на місцях. Звичайно, ми розуміємо, що цей найпопулярніший і найдоступніший вид перевезень є соціально важливим. Але навіть за таких умов неможливо нехтувати вимогами безпеки. Тому залізничники нині активно ведуть діалог із керівництвом усіх областей Західної України, які охоплює Львівська залізниця, у питаннях належної і своєчасної компенсації коштів за пільгові перевезення, оновлення парку моторвагонного рухомого складу, у тому числі виділення коштів на придбання нових електро- та дизель-поїздів. Приємно, що в більшості випадків така співпраця ведеться у конструктивному руслі.