

НОВИЙ ДАХ НА 52 ПОСТАХ



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Хід виконання Програми ремонту дахів постів електричної централізації постійно аналізується на селекторних нарадах під головуванням головного інженера залізниці – першого заступника начальника залізниці Зіновія Заньківа, – продовжує розмову Ігор Пайончківський. – Найбільше постів ЕЦ (22 об'єкти) за програмою охоплено на Львівській дирекції. По 16 і 12 постів – відповідно на Ужгородській та Рівненській дирекціях та 2 пости ЕЦ – на Тернопільській. Попередньо керівництво дирекцій спільно з фахівцями управлін'я будівельно-монтажних робіт і експлуатації цивільних споруд визначили обся-

ги виконання ремонтних робіт та необхідних для цього будівельних матеріалів для кожного об'єкта, оскільки вони відрізняються за площею: є великі кількоповерхові споруди площею 300 квадратних метрів, як, скажімо, пост ЕЦ-1 на станції Львів, а є невеличкі – по 150, 100 і навіть 55 квадратних метрів. Серед крупних об'єктів, окрім ЕЦ-1 Львів, у програму ремонту дахів включено пости на станціях Миколаїв-Дністровський, Дубляни-Львівські, Самбір, Сокаль – Львівська дирекція, Золочів, Тернопіль – Тернопільська дирекція, Обарів, Клесів, Рівне, Дубно, Сарни – Рівненська дирекція, а також ЕЦ-2 та ЕЦ-3 на прикордонній станції Чоп і пост ЕЦ на станції Есень.

– **Ігорі Мироновичу, чому до Програми ремонту покрівель не ввійшли пости ЕЦ Івано-Франківської дирекції?**

– Річ у тому, що на Івано-Франківській дирекції роботи з ремонту покрівель на постах ЕЦ поступово виконувалися впродовж попередніх років. На цій дирекції переважають малі за площею пости ЕЦ в основному 4-5-го класів. Серед великих є лише три – Коломия, Івано-Франківськ і Чернівці. Відтак ремонт решти не

потребував значних коштів. Тоді як на інших дирекціях у плані ремонтів були важливіші об'єкти, на які скеровувалися наявні кошти.

Відповідно до програми, ремонт дахів 13 постів ЕЦ ведеться шляхом покриття руберойдом, решта 39 будуть встелені євро-руберойдом. На тих постах, де покрівля встелена руберойдом, у найближчому майбутньому планується зведення шатрових дахів із металочерепиці. Таким чином усі станційні будівлі матимуть вигляд єдиного ансамблю. Євроруберойд будівельники встеляють за сучасними технологіями на тривалу перспективу, адже гарантійний термін його служби – щонайменше 5 років. Завдяки цьому вдалося суттєво зменшити кошторисні витрати.

– **Наскільки гостро на залізниці постало питання ремонту дахів постів ЕЦ?**

– Скажімо так, це питання було на часі. На жаль, із року в рік через брак необхідних коштів воно набирало все більшої актуальності. Пост електричної централізації – це вкрай важливий об'єкт, тому що в цій будівлі знаходяться пристрої, які відповідають за чітку роботу залізниці та безпеку руху. Через дірки у зношеному даху може



статися протікання під час дощу чи снігопаду і виникнути загроза закорочення електропристроїв, пожежі. Наслідки від такої надзвичайної події можуть бути непередбачуваними. Тож програма і відповідні вказівки керівництва залізниці дали суттєвий поштовх до вирішення цієї проблеми.

– **Чи буде охоплено цією програмою всі пости ЕЦ?**

– На залізниці таких об'єктів понад 200. Цією програмою передбачений ремонт дахів тих постів, які за результатами комісійного огляду першочергово потребували заміни. Решта за потреби поступово буде охоплена програмою ремонту (поточного чи капітально-го) на наступні роки.

Будівля поста №1 електричної

централізації станції Львів ховається від пересічного ока в густозелених кронах дерев, проте саме тут відбувається складний процес керування інтенсивним рухом великої станції. Уже понад десять років черговим по станції тут працює Микола Павлечко (на фото вгорі праворуч). Він відповідає за прибуття та відправлення вантажних поїздів, а отже, є старшим зміни. Хоча оновлення потребують і фасад, і внутрішні приміщення поста, Микола Федорович переконаний, що надійний дах – це вже півсправи, адже його ремонт не лише підвищив рівень безпеки руху, а й позитивно вплинув на умови праці залізничників.

Андрій ВЕЗДЕНКО
Фото автора

▼ АКТУАЛЬНО

Спека минула, небезпека кишкової інфекції залишається

Незважаючи на те, що наприкінці минулого календарного тижня на зміну несамовитій спеці прийшло таке бажане похолодання, навіть у період незначних температур зберігається небезпека захворювань на кишкову інфекцію. За коментарем з цього приводу газета звернулася до завідувача відділу біологічних факторів, лікаря-епідеміолога Львівського відокремленого підрозділу державної установи "Лабораторний центр на залізничному транспорті Держсанепідслужби України" Лариси Щербакової.

За словами Лариси Щербакової, із року в рік в Україні фіксують спалахи таких захворювань, особливо в літній період. Упродовж цього літа станом на кінець липня в Україні зареєстровано 10 спалахів гострих кишкових інфекцій, від яких постраждало 186 осіб, у тому числі 55 дітей.

На Львівській залізниці спалахів гострих кишкових інфекцій не зареєстровано, але загалом у першому півріччі цього року кількість випадків захворювань на гострі кишкові інфекції зросла в 1,6 рази.

– Основними симптомами захворювання були підвищення температури тіла, нудота, блювота, пронос, явища загальної інтоксикації, – розповідає Лариса Щербакова. – Варто наголосити, що запобігти захворюванню на гострі кишкові інфекції значно легше, ніж лікувати. Щоб уберегтися від кишкової інфекції та харчового отруєння, необхідно відмовитися від вживання продуктів і напоїв за найменшої підозри щодо їх недоброякісності та з простроченими термінами споживання, не купувати продукти харчування на стихійних ринках або з рук у приватних осіб, при споживанні овочів, фруктів та ягід їх необхідно добре промити питною водою, а при споживанні дітьми – ще й обдати окропом.

Пасажирам не рекомендується брати в дорогу продукти, які швидко псуються, а також не готувати у дорогу продукти із запасом, адже час зберігання виготовленої страви без холоду не повинен перевищувати двох годин.

Загалом перед приготуванням їжі та перед її вжи-

ванням необхідно завжди мити руки з милом. Так само обов'язково мити руки після відвідування туалету. Для пиття та приготування їжі, миття посуду не можна використовувати воду з незнайомих джерел водопостачання. І найголовніше – у разі виявлення перших ознак кишкового захворювання необхідно терміново звернутися до найближчої лікувальної установи, оскільки самолікування у таких випадках є вкрай небезпечним.

Хоча спека, яка, за словами начальника дорожньої геофізичної станції Ярослава Городчука, в окремі дні серпня била рекорди багаторічних спостережень, минула, метеорологи обережні у прогнозах і не виключають, що стовпчики термометрів цього року ще можуть коливатися в межах 30 градусів за Цельсієм. А це означає, що людям, особливо вразливим до спеки, рано зітхати з полегшенням.

– За можливості варто обмежити перебування на сонці, особливо це стосується літніх людей, дітей та осіб, що приймають певні лікарські препарати: гормональні засоби, сульфаніламідні препарати, біологічно активні добавки та інші, – застерігає Лариса Щербакова. – Крім того, треба вживати достатню кількість рідини: щодня слід випивати не менше трьох літрів звичайної негазованої води або квасу. Перед сном бажано пити відвар м'яти, оскільки він є загальнозміцнювальним засобом, відновлює роботу нервової системи, позитивно впливає на судини. Варто на час спекотного періоду перейти на овочеву дієту, оскільки вона є ефективним засобом профілактики порушень імунної системи. А от вживання спиртних напоїв у спеку категорично заборонено.

Щоб уникнути теплового удару, особливо це стосується працівників залізниці, які працюють на відкритому повітрі, необхідно завжди мати при собі запас води, обов'язково носити головні убори і сонцезахисні окуляри, під час роботи робити перерви, відпочивати у затінку. Якщо є можливість і обладнані місця, то під час перерви можна приймати прохолодний душ.

Під час виконання робіт у житлових приміщеннях вікна повинні бути закриті захисними жалюзі. Крім того, слід застосовувати локальні кондиціонери і звичайні електричні вентилятори та вживати більше рідини.

Спілкувалася Ірина ЧОРНЕНЬКА

▼ ХРОНІКА РУХУ

Залізниця готова до перевезення нового врожаю зернових



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Для покращення та підвищення ефективності співпраці залізниці з вантажівдівниками на магістралі проаналізували увесь процес перевезення: оформлення документів, завантаження-розвантаження, наявність і використання рухомого складу, співпрацю з причетними органами і службами. Керівництво Укрзалізниці та Львівської залізниці, начальники дирекцій залізничних перевезень упродовж року неодноразово проводили наради з причетними на тему ефективного використання дефіцитного рухомого складу – вагонів-зерновозів. Залізничники скерували листи зі своїми зауваженнями та пропозиціями в районні та обласні адміністрації з проханням встановити контроль за процесом завантаження вагонів та своєчасною видачею супровідних документів.

Довідково. У 2012 році на станціях Львівської залізниці завантажено і відправлено 1,6675 млн тонн зернових вантажів. Це на 918 тис. тонн більше від показників 2011 року і складає 8,1% від загального навантаження всіх вантажів по залізниці. Навантаження вагонів зерновими вантажами здійснювалося на 49 станціях, вивантаження – на 22 станціях, на 14 станціях здійснювалися операції з навантаження та вивантаження зернових.