

РОБОТА, ЯКА НЕ ВИБАЧАЄ НЕДБАЛОСТІ



Випадків виробничого травматизму на залізницях України меншає, та, попри позитивну тенденцію, не бракує і проблем, які треба вирішувати. Приблизно такою була основна тема галузевої школи з обміну передовим досвідом з охорони праці у локомотивному господарстві, що відбулася нещодавно на базі локомотивного депо Мукачєво.

За словами першого заступника начальника Головного управління з охорони і організації праці Укрзалізниці Віктора Митрофанова, упродовж 2013 року на залізничному транспорті України зафіксовано 87 нещасних випадків, у яких травмований 91 працівник, у т.ч. 14 осіб зазнали смертельних травм. Натомість за аналогічний період 2012 року сталося 107 нещасних випадків, у яких травмувалося 117 осіб, у тому числі 15 – смертельно. Кількість потерпілих унаслідок групових нещасних випадків зменшилася наполовину, а кількість днів непрацездатності через

травми – на третину.

– Розглядаючи ситуацію окремо на кожній залізниці, можемо сказати, що найгірший стан справ – на Донецькій залізниці: там рівень загального травматизму не зменшився, а випадків травматизму зі смертельними наслідками навіть побільшало. На решті залізниць є позитивні зміни. Зокрема на Львівській упродовж минулого року зазнали травм 13 працівників проти 17-ти у 2012-му, загинув один працівник проти трьох – у 2012 році. На підприємствах, безпосередньо підпорядкованих Укрзалізниці, у 2013 році травмувалося на 21 працівника менше,

ніж у 2012 році, – зазначив Віктор Митрофанов.

За минулорічними звітами про моніторинг ситуації встановлено, що найбільш небезпечними є дві професії – слюсар з ремонту рухомого складу та монтер колії. Серед загальної кількості потерпілих представники цих професій становлять 13,2% та 12,1% відповідно. Найбільш травмонезбезпечними є осінні місяці.

Ще одна обставина примушує серйозно замислитися. Очевидним є те, що більший професійний досвід мав би стати запорукою уникнення нещасних випадків. Натомість за статистикою все – навпаки: працівники з найбільшим стажем роботи найчастіше зазнають травм. Зокрема понад 60 відсотків потерпілих – особи, які працюють у галузі понад 15 років. Схожі показники й щодо вікових категорій: 53,8% потерпілих віком 36-55 років. Це нашоє на думку, що ці категорії працівників переоцінюють свої навички та нехтують правилами й інструкціями з безпеки й охорони праці на своїх робочих місцях.

Розподіляючи нещасні випадки виробничого травматизму за основними факторами, бачимо, що найчастіше причинами нещасних випадків були падіння з висоти (23,1%), надзвичайні події на транспорті (18,7%), дія рухомих предметів і механізмів (15,4%), особиста необережність працівників (14,2%).

Аналізуючи виробничий травматизм у випадках зі смертельними наслідками, з'ясувалося, що найчастіше гинуть ремонтники

штучних споруд, слюсарі з ремонту рухомого складу та машиністи екскаваторів чи бульдозерів. А до смертельних наслідків здебільшого призводить ураження електричним струмом, рідше – надзвичайні події на транспорті чи падіння з висоти.

Проаналізувавши загальну ситуацію за підсумками минулого року, учасники школи обговорили шляхи і методи покращення стану роботи з профілактики виробничого травматизму. Зокрема начальник локомотивного депо Мукачєво Мирослав Тайпс та представники інших підприємств локомотивного господарства Укрзалізниці поділилися досвідом роботи, яка дала добрі результати, та ідеями щодо підвищення її ефективності в майбутньому.

– На нашому підприємстві питанням охорони праці завжди приділяється велика увага, тим більше, що ми обслуговуємо регіон зі складним гірським рельєфом. Керівництво депо відчуває особисту відповідальність за кожного працівника, бо чітко переконане, що на робочому місці він повинен почуватися комфортно і безпечно, – наголосив Мирослав Тайпс.

Головний фахівець з охорони праці та навколишнього середовища Головного управління Укрзалізниці Василь Черняков відзначив, що робота на будь-якому підприємстві починається безпосередньо зі забезпечення охорони та безпеки праці. За його словами, упродовж минулого року у навчально-методичних центрах проведено навчан-

ня та перевірку знань із питань охорони праці 5156 працівників галузі. Попри акцент на відповідальності за недотримання законодавства та нормативних актів, робота в основному зосереджена на профілактиці, тобто спрямована на попередження нещасних випадків.

– Спектр завдань досить широкий. Першочергово – це робота з людьми, бо саме від її координації залежить кінцевий результат. Найбільша частка – інформаційні звернення: кожен працівник повинен дбати про особисту безпеку та безпеку оточення. Упродовж 2013 року в структурних підрозділах залізниць та на підприємствах, підпорядкованих Укрзалізниці, вживалися заходи із підвищення особистої відповідальності керівників підприємств і безпосередніх виконавців робіт за дотриманням вимог правил безпеки праці і технологічних регламентів, поліпшення профілактичної роботи із запобігання виробничому травматизму, – наголосив Василь Черняков.

Додамо, що Укрзалізниця веде постійний контроль за відрахуванням залізницями та підпорядкованими підприємствами коштів на реалізацію комплексних заходів для поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, а також контролює їхнє цільове використання в обсягах, передбачених чинним законодавством. У 2013 році на залізницях України сума коштів, спрямованих на ці заходи, становила 341,4 млн грн.

Оксана ЛОЙК
Фото автора

ПРОБЛЕМА

“Прогулянки” коліями у пошуках “пригод”

В Укрзалізниці проаналізували стан та причини невиробничого травматизму на залізничному транспорті у 2013 році. За інформацією Головного управління охорони й організації праці, у минулому році на об'єктах залізничної інфраструктури 757 осіб зазнали травм різного ступеня тяжкості, у т.ч. 462 людини загинули. Залізничники стурбовані зростанням кількості випадків травмування дітей віком до 16 років.

Аналіз невиробничого травматизму свідчить про те, що більшість випадків сталися внаслідок порушення правил поведінки громадян на залізничному транспорті. Зокрема через перехід колії у невстановлених місцях травмувано 285 осіб (37,6% від загальної кількості), через ходіння по коліях – 250 осіб (33%). Серед інших причин травмування – ДТП на переїздах, перехід колії під вагонами, ураження електричним струмом, посадка і висадка на ходу поїзда.

Як повідомили в Головному управлінні охорони й організації праці Укрзалізниці, на залізницях України постійно проводяться організаційно-технічні заходи з метою попередження нещасних випадків та травмування на залізничному транспорті. Крім інформаційно-роз'яснювальної роботи серед населення щодо необхідності дотримання вимог безпеки на об'єктах залізничного транспорту, залізничники здійснюють постійний контроль за дотриманням правил поведінки на об'єктах залізничної інфраструктури.

Упродовж 2013 року працівники воєнізованої охорони затримали 9 тис. осіб за ходіння коліями та проїзд у вантажних поїздах, із них понад 6,5 тис. осіб притягнуті до адміністративної відповідальності.

Упродовж минулого року залізничники також здійснили низку технічних заходів, спрямованих на безпеку об'єктів залізничного транспорту. Зокрема



проведено близько 5 тис. перевірок рівнів освітлення територій станцій та маршрутів проходу пасажирів; капітально відремонтовано 93 залізничні переїзди; шляхом розчистки лісонасаджень покращена видимість більш ніж на ста залізничних переїздах; відремонтовано майже 120 пішохідних доріжок на переїздах, понад 300 під'їздів та підходів до залізничних переїздів, понад 280 пасажирських платформ, перонів і перехідних настилів; відремонтовано та замінено 140 настилів пішохідних мостів і тунелів; обгороджено понад 40 об'єктів території станцій, депо і дистанцій; встановлено близько тисячі додаткових інформаційних стендів попереджувального змісту і вказівників до місць безпечного проходу. Така робота на залізницях України продовжується і в цьому році.

Попри це, у січні 2014 року через нехтування правилами поведінки на залізничному транспорті вже постраждала 51 особа.

БЕЗПЕКА РУХУ

У статистиці правопорушень “лідирують” залізничні переїзди на території Львова

Аварійна ситуація на залізничних переїздах Львівської магістралі викликає серйозне занепокоєння серед залізничників. Із початку 2013 року на переїздах, які обслуговуються Підзамківською дистанцією колії, зафіксовано 28 випадків порушень. Усі вони сталися з вини водіїв автотранспорту. Основна причина – грубе порушення правил дорожнього руху. Особливо небезпечними за кількістю правопорушень є переїзди, розташовані в межах міста Львова.

Залізничники вкотре наголошують, що залізниця – зона підвищеної небезпеки, тому водіїв автотранспортних засобів повинні суворо дотримуватися правил дорожнього руху, а пішоходи – правил поведінки поблизу залізничних колій та на інших об'єктах інфраструктури.

Львівська залізниця постійно дбає про стан залізничних переїздів з метою гарантування безпеки руху поїздів і автотранспорту, значні кошти скеровуються щороку на ремонтні роботи та впровадження сучасних засобів безпеки. Проте, як показує досвід, навіть найсучасніші заходи не завжди мотивують легковажних водіїв суворо дотримуватися правил дорожнього руху. Варто зазначити, що заходи з підвищення безпеки на залізничних

переїздах не будуть достатньо ефективними без відповідного посилення відповідальності водіїв за порушення правил дорожнього руху при перетині залізничних переїздів.

Державна адміністрація залізничного транспорту України неодноразово ініціювала вирішення даного питання, зокрема пропонувалося позбавляти порушників водійських прав та притягувати їх до кримінальної відповідальності. На жаль, ці питання і надалі залишаються законодавчо неврегульованими.

Та навіть за таких обставин ДТП на переїздах можна уникнути, якщо кожен водій виявлятиме пильність та обережність, а також без поспіху та суворо за правилами перетинатиме залізничний переїзд.