

ПІДВИЩЕНОЇ УВАГИ



— Торік за планом автоматичною світлофорною сигналізацією було обладнано переїзди на перегоні Коломия—Гвіздець і на станції Мукачєво, — розповідає начальник відділу СЦБ служби сигналізації і зв'язку Олег Ганець. — Крім того, встановлено 80 світлодіодних головок. Цього року теж плануємо обладнати пристроями переїзної автоматики два переїзди — на перегоні Братківці—Тарнавиця (у межах станції Тарнавиця) і на території станції Рівне, а також встановити 68 світлодіодних головок. Загалом це справа недешева, обладнання одного переїзду найпростішими пристроями переїзної автоматики вартує приблизно 1,5-2 млн гривень. І це стосується лише вартості обладнання сигналізації. А якщо додати пристрої електроживлення сигналізації та вартість колійних робіт і матеріалів, то сума сягне 5-6 млн гривень.

Згідно з інструкцією з експлуатації залізничних переїздів вираховується, яка інтенсивність руху через нього автомобільного та залізничного транспорту, визначається категорія переїзду, і відповідно до цього переїзду обладнується тими чи іншими пристроями автоматики, — наголошує Олег Ганець. — Виходячи з того, що шлагбауми є тільки додатковими пристроями безпеки, основним пристроєм гарантування безпеки руху на переїздах є все ж світлофорна сигналізація. Робота всіх пристроїв сигналізації суворо контролюється і постійно перевіряється, відповідно всі вони утримуються у справному стані. До слова, у жодній ДТП, зі зафіксованих на переїздах залізниці, до роботи залізничного обладнання не було претензій чи зауважень.

Ще одна проблема, із якою доводиться боротися залізничникам, стосується втручання сторонніх осіб у роботу обладнання. Якщо донедавна залізничникам дошкуляли хулігани, які заходилися трощити світлофорні лінзи, то тепер усе частіше на залізничне майно зазіхають злодії. Із початку року вже зафіксовано шість випадків зловмисного втручання в роботу пристроїв переїзної автоматики. Переважно крадії розбивали батарейні шафи з очевидною метою крадіжки акумуляторних батарей. Найчастіше такі випадки трапляються на Тернопільщині.

— За підсумками чотирьох місяців поточного року на переїздах Львівської залізниці зафіксовано 5 ДТП, унаслідок аварії одна людина



зазнала смертельних травм, — розповідає перший заступник головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту Сергій Перєрєва. — Загалом за минулий рік на переїздах трапилося 25 ДТП, унаслідок яких 17 осіб були травмовані, із них 9 — смертельно. Хочу наголосити, що в усіх без винятку випадках винуватцями ДТП були водії автотранспорту, а основна причина аварій — грубе порушення правил дорожнього руху.

Оскільки практика показує, що основною причиною аварійності на переїздах є людський фактор, залізничники докладають усіх зусиль і засобів, щоб донести важливу інформацію безпосередньо до всіх учасників руху. Інформація про випадки ДТП, підкріплена зображеннями жакливих наслідків аварій, регулярно публікується у засобах



“ У розпорядженні комісії 12-місний автомобіль, оснащений фотовідеореєстратором, навігатором, ноутбуком, є доступ до мережі Інтернет, тож можна надіслати будь-яку інформацію для оперативного реагування в управління залізниці чи Укрзалізницю, є принтер, щоб на місці роздрукувати документ чи фотофайл. Крім того, оперативний автомобіль оснащений лебідкою потужністю 5 тонн на випадок, якщо треба терміново вжити заходи для відновлення руху на переїзді після ДТП чи прибрати з колії поламаний автомобіль, а також переносним прожектором зі 100-метровим подовжувачем, бензиновим генератором, двома радіостанціями, огорожувальними стрічками, сигнальними фішками та жилетами”.

масової інформації, відбуваються спільні наради з працівниками ДАІ, Укртрансінспекції та перевізниками, які обслуговують автобусні маршрути, а також тематичні лекції в навчальних закладах тощо.

Не так давно арсенал засобів залізниці для оперативного розслідування та ліквідації наслідків надзвичайних подій поповнився

оперативним автомобілем.

— Ідея обладнання автомобіля для оперативного доїзду та роботи членів комісії із розслідування надзвичайних подій виникла давно. Зреалізувати її вдалося минулого року, коли на базі автогосподарства Львівської залізниці відбувалася галузева школа обміну передовим досвідом, — розповідає Сергій Перєрєва. — У розпорядженні комісії 12-місний автомобіль, оснащений фотовідеореєстратором, навігатором, ноутбуком, є доступ до мережі Інтернет, тож можна надіслати будь-яку інформацію для оперативного реагування в управління залізниці чи Укрзалізницю, є принтер, щоб на місці роздрукувати документ чи фотофайл. Крім того, оперативний автомобіль оснащений лебідкою потужністю 5 тонн на випадок, якщо треба терміново вжити заходи для відновлення руху на переїзді після ДТП чи прибрати з колії поламаний автомобіль, а також переносним прожектором зі 100-метровим подовжувачем, бензиновим генератором, двома радіостанціями, огорожувальними стрічками, сигнальними фішками та жилетами.

Загалом на ремонт та фарбування, а також переобладнання такого автомобіля разом зі всім спорядженням витрачено 80 тисяч гривень.

Учасники галузевої школи позитивно оцінили нашу розробку і на рівні Укрзалізниці прийняли

Андрій ВЕЗДЕНКО
Фото автора та з архіву газети

На обліку — усі вантажні вагони



Львівська залізниця взяла участь у міждержавному переписі вагонів, який відбувся наприкінці травня. Перевірено фактичну наявність та технічний стан наших вагонів не лише на території України, але й у країнах СНД. Про особливості перепису вагонів газеті розповів начальник служби статистики Олександр Скигар:

— Такий перепис проводиться кожного року щотретьої середі травня за ініціативи Ради із залізничного транспорту держав простору СНД, чії залізниці у минулому були об'єднані в єдину мережу. Нині діє спеціальний договір про використання вагонних парків між залізницями цих країн, і навіть Грузія, яка не входить до цієї співдружності, теж проводить таку інвентаризацію вагонів. До обліку беруться вагони, що є власністю залізниць, і ті, які належать підприємствам.

Однотимчасний перепис вагонів зручний тим, що дає змогу відстежити на певний відрізок часу всі вагони залізниці незалежно від місця їх перебування, а також з'ясувати, чи відповідає документальний облік фактичній кількості вагонів. Для цього використовується спеціальний мережевий зріз, куди внесено інформацію про всі вагони на території СНД. Цю інформацію щороку порівнюють зі свіжими даними. Львівська залізниця цього року дорахувалася всіх своїх вагонів — 28567 одиниць, тоді як минулого року ця цифра становила 27871.

У різні роки на інших залізницях фактична наявність розходилася із задокументованою на 30 і навіть на понад 120 одиниць. Таке траплялося, коли несправний вагон тривалий час стояв на станції, і його не ремонтували за браком коштів, а потім різали і продавали на металобрухт ще до офіційного списання.

Підготовка до перепису триває 3-4 місяці. Перевіряється інструкція — чи не зазнала вона змін відповідно до сучасних вимог, складаються списки вагонів, проводиться інструктаж працівників господарства перевезень і вагонного господарства, які беруть участь у переписі, відбувається пробний перепис, випробовується програмне забезпечення тощо. За цей час перевіряється наявність і технічний стан вагонів, які знаходяться поза територією СНД — у третій країні (за підсумками перепису на цій території перебуває 6964 вагони).

На великих станціях, де знач-



ний вагонообіг, день перепису розпочинається о 4-й ранку. Переписні бригади, кожна з яких складається із 2-3 осіб, фіксують номер вагона, дату побудови, його тип, вагонники визначають технічний стан вагона — усі ці дані вносяться у переписний список. Перевірка одного вагона займає до 5 хвилин. На 7-му ранку всі вагони мають бути переписані і зафіксовані у тому місці, де вони фактично перебувають на момент перепису. А з 9-ї ранку дані з переписних листів уже починають вводитися у програму перепису вагонів, яка є складовою частиною автоматизованої системи керування вантажними потоками Укрзалізниці, і згодом їх порівнюють із міждержавним зрізом, аналізуючи причини розбіжностей у кількості, якщо такі виникають, адже жоден вагон не повинен “загубитися”.

Зараз процедуру перепису вагонів значно спрощено, бо раніше для кожного вагона був свій окремий переписний список, згодом вагони обліковувалися по коліях, нині ж переписуємо тільки номер вагона і місце його дислокації.

Цьогоріч у переписі вагонів на Львівській залізниці взяли участь 616 переписних бригад — це 1284 особи, серед них фахівці служби статистики, працівники господарства перевезень та працівники вагонного господарства.

Лілія БАРАНИЧ
Фото автора
та з архіву газети