

УДК 656.211.089:614.842/.847

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ СПЕЦТРАНСПОРТА НА ПЕРРОНЕ И ПАССАЖИРСКОЙ ПЛАТФОРМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С. В. ИВАНОВ, В. В. КОПЫТКОВ

Гомельский филиал Университета гражданской защиты МЧС Республики Беларусь, г. Гомель

В современном мире развитие транспорта играет решающую роль в организации социальной коммуникации, в вопросах материального, информационного и иных видов обеспечения жизнедеятельности. При этом, начиная с середины XIX века, с развитием темпов промышленной и индустриальной революции различные виды транспорта в своем совершенствовании сделали огромный скачок. Данный факт является неоспоримым плюсом, однако уже в то время появились примеры того, как правила обеспечения безопасности на транспорте попросту не успевали за развитием этого самого транспорта.

Как известно, одним из самых безопасных видов транспорта является железнодорожный, развитие которого зависит от окружающей инфраструктуры, объемов пассажирских и грузовых перевозок, габаритами подвижного состава, а также близостью расположения инфраструктуры от жилых, общественных и административных зданий и сооружений. Это напрямую влияет на состояние и требования безопасности, так как любое несоблюдение установленного регламента, отступление от предписанных правил влечет за собой непрогнозируемые и чаще всего отрицательные последствия.

При возникновении пожара на железнодорожном транспорте, товарных и сортировочных станциях руководитель тушения пожара должен провести следующие организационные работы [1]:

- установить местонахождение подвижного состава, наличие людей и принятые меры к их эвакуации; вид груза в горящем и соседних с ним вагонах, принятые меры к расцепке и отводу соседних вагонов, поездов, обесточиванию электрических сетей;
- поддерживать постоянную связь с дежурным по отделению дороги, привлекая его для выяснения обстановки и консультации по вопросам эвакуации вагонов и передвижения поездов, при необходимости потребовать полное прекращение движения железнодорожного транспорта в районе проведения работ;
- до начала тушения в районе прохождения контактных электросетей потребовать оформления в установленном порядке письменного допуска;
- использовать пути и способы прокладки рукавных линий с учетом движения или маневрирования поездов, осуществляя прокладку рукавных линий, как правило, под рельсами и вдоль путей;
- с учетом особенностей железнодорожного транспорта назначить лиц, ответственных за соблюдение требований правил безопасности;
- при наличии опасных грузов, потребовать у машиниста аварийную карточку и принять соответствующие меры по защите личного состава;
- установить наличие угрозы соседним поездам, возможность вывода всего состава или отдельных горящих вагонов в безопасное место;
- организовать при необходимости защиту и отвод негорящих вагонов из состава или смежных путей из опасной зоны, в первую очередь вагонов с людьми, взрывчатыми и отравляющими грузами, цистерн с ЛВЖ, ГЖ и ГГ;
- при растекании горячей жидкости организовать устройство обваловки участка или лотков для стока горячей жидкости в безопасное место;
- при недостатке воды и невозможности подъезда к месту пожара, необходимого количества технических средств МЧС потребовать подачу пожарного поезда.

Несмотря на безопасность железнодорожного транспорта и четкий алгоритм действий при ликвидации ЧС всегда будут иметься форс-мажорные факторы, которые предусмотреть невозможно (наличие водоисточников и возможность подъезда спецтранспорта при возгорании железнодорожного состава в пути следования).

С целью минимизации финансовых и людских потерь в нормативных документах МЧС и БелЖД [1, 2] предложен типовой план действий.

При получении сигнала о пожарах в подвижном составе в пути следования работникам МЧС взаимодействовать с соответствующими службами железной дороги для отправки к месту пожара маневровых локомотивов, пожарных и ремонтно-восстановительных поездов, платформ для погрузки пожарных автомобилей и цистерн с водой к месту пожара, обесточивания электросети и снятия остаточного напряжения с контактных проводов; на месте тушения пожара принять меры по остановке движения поездов, для чего немедленно выслать в двух направлениях на расстояние не менее 1 км сигнальщиков, оснастив их средствами связи и средствами для подачи сигналов.

В то же время необходимо учитывать и специфику объектов железнодорожного транспорта: организация работы спецтранспорта в местах массового нахождения людей, на перронах и пассажирских платформах. Причем для каждого вида спецтранспорта могут быть рассмотрены как общие, так и индивидуальные требования. Например, задача для большинства спецслужб – как можно быстрее и ближе подъехать к месту вызова – будет общей, однако, исходя из габаритов и специфических задач каждого вида техники, исполнение и решение данного требования уже будет отличаться.

Кроме нормативной документации и проведения совместных учений, как показывает практика, для успешной ликвидации ЧС необходимо предусмотреть следующие конструктивные особенности:

- должен быть обеспечен въезд на перрон и пассажирскую платформу, в том числе беспрепятственный проезд по ним и подъезд к подвижному составу для выполнения задач;
- перроны и железнодорожные платформы должны быть оборудованы безбарьерной средой для организации транспортировки пострадавших и (или) оборудования;
- места для посадки и высадки пассажиров следует конструктивно отделить от стоянок наливных составов и составов с опасными грузами, взрывопожароопасных объектов;
- при наличии контактных сетей необходимо оборудовать и обозначить места возможного заземления техники и экстренного обесточивания при тушении пожаров и ликвидации ЧС;
- следует определить места прокладки пожарных рукавов при тушении возможных пожаров, для исключения их повреждения подвижным составом, оборудованием и иными факторами (как правило, под рельсами и вдоль железнодорожных путей);
- перроны и железнодорожные платформы должны быть оборудованы системой оповещения, которая при необходимости может использоваться при ликвидации ЧС (оповещение задействованного личного состава, подача сигналов и т. д.);
- железнодорожные платформы, предназначенные для загрузки (разгрузки) грузовых составов, должны быть оборудованы стационарными установками пожаротушения либо сухотрубами для использования пожарной техникой.

Данные мероприятия позволят минимизировать риски и обеспечить безопасную эксплуатацию железнодорожного транспорта и сопутствующей инфраструктуры, а также оптимизировать работу транспорта специальных служб при выполнении соответствующих задач.

Список литературы

- 1 Об утверждении Боевого Устава ОПЧС РБ : приказ МЧС № 1 от 04.01.2021.
- 2 Об утверждении Инструкции по тушению пожаров на подвижном составе на железнодорожном транспорте : приказ БелЖД № 133Н от 26.03.2009.

УДК 656.021/.022+656.13.05

ВНЕДРЕНИЕ ПЛАНА УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ СИМБИОТИЧЕСКОГО ГОРОДА

*Д. В. КАПСКИЙ, В. Н. КУЗЬМЕНКО, Д. В. МОЗАЛЕВСКИЙ, А. В. КОРЖОВА,
А. С. КРАСИЛЬНИКОВА, М. Г. КАРАСЕВА, А. А. КУСТЕНКО
Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

Сравнение данных об интенсивности движения транспортных средств в городах Полоцк и Новополоцк в 2018 и 2021 годах показывает, что в среднем в основных транспортных узлах в 2021 году в утренний час пик зафиксирована интенсивность движения ниже на около 10 %, чем в 2018