

пытания мостов и труб, как правило, следует проводить при благоприятных погодных условиях, когда имеются условия для осмотра всех частей сооружения, не нарушается работа устанавливаемых измерительных приборов, нет препятствий для безопасного передвижения испытательной нагрузки, при соблюдении правил и требований охраны труда. Запрещается проведение испытаний при температуре наружного воздуха ниже минус 20 °С и обследований – при температуре воздуха ниже минус 30 °С. При обследованиях и испытаниях не допускается выполнять работы на высоте при скорости ветра более 15 м/с, при гололедице, грозе или тумане, исключающем видимость в пределах фронта работ. При обнаружении во время производства работ повреждений и дефектов, которые могут привести к резкому снижению грузоподъемности моста или обрушению конструкций, следует немедленно сообщить об этом эксплуатирующей организации и заказчику работ.

Список литературы

- 1 ТКП 45-3.03-60-2009 (02250). Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний. – Минск : Стройтехнорм, 2009. – 29 с.
- 2 **Этин, Е. М.** Испытания железнодорожных мостов / Е. М. Этин. – Гомель : БелГУТ, 2005. – 32 с.
- 3 ЗАО «Институт исследования мостов и других инженерных сооружений» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.imidis.com> – Дата доступа : 21.11.2022.

УДК 614.842.657

ЛИКВИДАЦИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В. А. ЯРЕЦ

*Филиал «Институт профессионального образования»
Университета гражданской защиты МЧС Беларуси, г. Гомель*

При проведении анализа чрезвычайных ситуаций, произошедших с участием железнодорожного транспорта можно выделить несколько наиболее распространенных ЧС, а именно:

- сход вагонов состава с железнодорожных путей;
- утечка либо просыпание перевозимого груза через запорную арматуру, люки и т. д.;
- загорание железнодорожных составов в пути и депо;
- дорожно-транспортные происшествия на железнодорожных переездах.

Поскольку место пересечения автомобильных дорог и железнодорожного полотна является одним из наиболее опасных участков, то одной из самых распространенных чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте является дорожно-транспортные происшествия, произошедшие на железнодорожных переездах. Это обусловлено тем, что по автомобильной дороге движение происходит не только транспорта, но и пешеходов, гужевого транспорта, велосипедистом и так далее. При этом категория транспорта тоже различная: личные легковые автомобили, грузовые автомобили предприятий, сельскохозяйственная техника, пассажирские автобусы. С чего можно сделать вывод, что степень подготовки водителей этих транспортных средств, опыт вождения, возраст и состояние здоровья у всех различные. А также техническое состояние всех видов транспортных средств тоже различное. Тем самым все эти факторы повышают вероятность возникновения чрезвычайной ситуации на железнодорожном переезде. А с учетом того, что количество личного транспорта у населения с каждым годом растёт, то и риск возникновения данной чрезвычайной ситуации будет увеличиваться.

Стоит отметить, что в подавляющем большинстве случаев все железнодорожные переезды оборудованы всем необходимым техническим комплексом мер безопасности с учетом требований как правил дорожного движения, так и правил транспортной безопасности на железных дорогах. Но исключить полностью данные аварии невозможно, поэтому очень важно научиться правильно их ликвидировать. Для успешной ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий необходимо задействование различных аварийных служб и организаций, главными из них являются:

- сотрудники Белорусской железной дороги;
- сотрудники государственной автомобильной инспекции;
- подразделения министерства по чрезвычайным ситуациям;
- медицинский персонал скорой помощи министерства здравоохранения;
- другие организации, при необходимости сотрудничества в соответствии с их компетенциями и функциями.

Для координации действий между этими службами и организациями разработаны инструкции взаимодействия, которые позволяют определить зоны ответственности и перечень проводимых мероприятий и работ. Которые корректируются и дополняются не реже 5 лет. Однако стоит отметить, что при проведении ликвидации аварий данного вида есть сложности в установлении связи между этими службами и организациями, поскольку радиосвязь у всех различная и по частотам, и по техническим средствам, обеспечивающим эту связь. Поэтому координацию действий необходимо проводить с учетом установления других видов связи, с использованием других технических средств и приемов организации связи взаимодействия:

- мобильная связь;
- связь через сеть интернет;
- громкоговорители различного рода;
- передача устных и письменных указаний и распоряжений через связных;
- личное общение представителей служб и организаций;
- иные средства связи, пригодные для передачи информации.

При поступлении сообщения о дорожно-транспортном происшествии на железнодорожном переезде диспетчер центра оперативного управления министерства по чрезвычайным ситуациям отправляет силы и средства к месту ЧС, при этом уточняется количество и вид транспортных средств, которые стали участником аварии, наличие пострадавших, их количество и степень повреждений. Дополнительно уточняется место дорожно-транспортного происшествия с привязкой к близлежащим населенным пунктам, автомобильным дорогам, либо природным объектам (река, озеро, лесной массив, поле и т.д.). В дальнейшем, когда силы и средства уже движутся к месту ЧС эта информация может дополняться и уточняться.

По прибытию к месту аварии старшее должностное лицо МЧС организует взаимодействие с другими службами и организациями, производит оценку обстановки, организует разведку для сбора информации по количеству автомобильного и железнодорожного транспорта, участвующего в дорожно-транспортном происшествии. Уточняется количество и степень повреждений у людей. Вся собранная информация передается диспетчеру в центр оперативного управления. При необходимости вызываются дополнительные силы и техника. После чего личный состав подразделений МЧС приступает к ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия, совместно с сотрудниками Белорусской железной дороги и представителями государственной автомобильной инспекции. А также при помощи аварийно-спасательного оборудования деблокирует пострадавших из транспорта как автомобильного, так и железнодорожного с последующей эвакуацией людей в транспорт скорой медицинской помощи. При этом в период проведения ликвидации последствий аварии сотрудники МЧС обеспечивают пожарную безопасность в зоне работ всех служб и организаций, для недопущения возгораний транспорта всех видов.

Таким образом, можно сделать заключение, что ликвидация последствий дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах в кратчайшие сроки и с минимальным ущербом может быть достигнута, не только высокой выучкой и оснащённостью отдельно каждой службы, задействованной на чрезвычайной ситуации, но и слаженным взаимодействием всех этих служб и организаций, участвующих в проведении аварийно-спасательных работ. При этом особое внимание стоит обратить на налаживание связи между данными службами и организациями, для оперативного управления, информирования и дальнейшей координации действий всех субъектов ликвидации чрезвычайной ситуации.

Список литературы

1 Правила дорожного движения в республике Беларусь : Указ Президента Республики Беларусь 28.11.2005 №551 в редакции от 30.12.2019 № 492, глава 16.

2 Об утверждении Боевого устава органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь по организации тушения пожаров : Приказ Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, 04 января 2021 г. № 1, глава 9, п.п. 265–268.

3 Правила безопасности в органах и подразделениях по чрезвычайным ситуациям», глава 9 : Приказ Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, 16 июня 2022 г. № 200.

4 Инструкция взаимодействия Министерства транспорта и коммуникаций республики Беларусь и Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь.