

КОНСПЕКТ
По нахождению граждан на объектах инфраструктуры
железнодорожного транспорта

**Для проведения лекции и бесед по непроизводственному травматизму
в детских образовательных учреждениях и в не железнодорожных предприятиях**

Железная дорога – зона повышенной опасности!

На объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта наблюдается случаи травмирования граждан подвижным составом, 95% случаев травмирования со смертельным исходом, 70% травмированных граждан находились в состоянии алкогольного опьянения.

Основной опасностью при нахождении граждан на железнодорожных путях, на перегонах, на территориях железнодорожных станций являются движущиеся объекты: поезда, отдельные локомотивы, дрезины, мотовозы, отдельно стоящие вагоны, путевые машины.

Спецификой, усугубляющей риски травматизма и тяжесть их последствий, для железной дороги являются:

- отсутствие возможности маневра у движущегося подвижного состава, рельсовых кранов;
- очень большой тормозной путь у железнодорожных составов, движущихся с высокой скоростью;
- отсутствие у грузовых вагонов, распускаемых на сортировочных горках, тормозных устройств;
- ограниченное расстояние между осями смежных путей;
- ограниченное расстояние между подвижным составом и сооружениями;
- невозможность подъезда или быстрого прибытия служб скорой медицинской помощи.

Для травматизма на железнодорожных путях характерны тяжелые последствия и частые смертельные исходы. Получению гражданами тяжелых травм способствуют: нарушение внимания; отсутствие безопасных мест в междупутном пространстве, что очень опасно при встречном движении поездов; ослабление восприятия звуковых сигналов, оповещающих об опасности, и снижение ориентации из-за шумовых факторов; недостаточная освещенность в ночное время на железнодорожных путях, снижение видимости из-за погодных условий (снегопад, метель, гололед, дождь, туман и т.д.).

При нахождении на железнодорожных путях, в том числе и при проходе по служебному маршруту, человек должен быть очень внимателен, наблюдать за движущимся, особенно приближающимся, подвижным составом. Никогда нельзя спешить, переходя железнодорожные пути.

Находясь на железнодорожных путях, запрещается:

- становиться или садиться на рельсы;
- переходить пути по стрелочным переводам (вставать между остряком и рамным рельсом или в желоба на стрелочном переводе);
- находиться в негабаритном месте при пропуске подвижного состава или автотранспорта;
- находиться на подножках, лестницах и других наружных частях

локомотивов и моторвагонного подвижного состава при их движении;

- переходить или перебежать через путь перед приближающимся поездом;
- подлезать под вагоны и залезать на автосцепки при переходе через путь;
- прыгать, спускаясь с переходной площадки вагона.
- подниматься на опоры и специальные конструкции контактной сети и воздушных линий, искусственных сооружений, на вагоны;
- прикасаться к проводам, идущим от опор и специальных конструкций контактной сети и воздушных линий электропередачи;
- приближаться к оборванным проводам
- подниматься на крыши железнодорожного подвижного состава;

На пассажирских платформах при пользовании железнодорожным подвижным составом запрещается:

- Заходить за ограничительную линию у края пассажирской платформы;
- Бежать по пассажирской платформе рядом с прибывающим или отправляющимся поездом;
- подходить к вагонам до полной остановки поезда, прислоняться к стоящим вагонам;
- Гражданам с детьми не оставлять детей без присмотра;
- Прыгать с железнодорожной платформы на железнодорожные пути;
- Находиться на объектах железнодорожного транспорта в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения;

Повышение уровня безопасности граждан, находящихся на железнодорожных объектах обеспечивается:

- организацией безопасных зон для пропуска поездов (широких междупутий, укрытий на железнодорожных мостах);
- организацией безопасных переходов через пути (подземных переходов, пешеходных мостов, переходов с цветовой сигнализацией);
- организацией безопасных маршрутов по территориям станций;
- использованием средств сигнализации и оповещения людей о приближении поезда.

Для привлечения и концентрации внимания на потенциальной опасности существуют звуковые, световые и цветовые источники информации о приближении поезда: звуковые сигналы локомотивов (свисток и тифон); световые сигналы локомотивов (прожекторы); сигнальная окраска лобовой части кабины локомотива; автоматическая звуковая и световая сигнализация на переездах (опущенный шлагбаум и поднятый над дорожным покрытием оградительный щит); объявления на станциях по громкоговорящей связи о приближении поезда.

Переход через железнодорожные пути

Для собственной безопасности и предотвращения травматизма переходить через пути следует в установленных местах по пешеходным мостам, подземным переходам, служебным проходам. Служебные переходы оборудуют деревянными настилами, расположенными на уровне головки рельса, обозначают указательными знаками с надписью «Переход». В темное время суток служебные переходы освещаются.

Переход через железнодорожные пути допускается если, поезд находится на расстоянии не менее 400 м.

Перед переходом через путь необходимо убедиться в том, что с обеих сторон к месту перехода не приближается подвижной состав. Переходить пути следует под прямым углом, перешагивая через рельс. Запрещается переходить путь по стрелочному переводу и близко к нему.

При переходе через путь, занятый стоящим подвижным составом, надо пользоваться переходными площадками вагонов, при отсутствии таковых состав следует обойти. Перед подъемом на переходную площадку нужно убедиться в исправности поручней, подножек и пола площадки, а также в отсутствии движущихся по смежному пути локомотивов, вагонов или другого подвижного состава.

Во время схода с переходной площадки на землю надо держаться за поручни, располагаясь лицом к вагону, не прыгать, убедиться в отсутствии препятствий к безопасному сходу. В темное время суток место схода на землю следует осветить фонарем.

Разрешается проходить посередине между стоящими расцепленными вагонами, локомотивами, если расстояние между их автосцепками не менее 10 м.

Обходить группы вагонов или локомотивы, стоящие на путях, необходимо на расстоянии не менее 5 м от автосцепки.

Перебегать путь перед приближающимся подвижным составом не допускается. Всегда безопаснее переждать проход поезда, чем проявить безответственную спешку. Следует иметь в виду, что для перехода через путь человеку требуется 5—6 с. Поезд, следующий со скоростью 90 км/ч за 6 с. преодолевает расстояние 150 м. Даже при экстренном торможении, чтобы предотвратить наезд, поезд быстро остановиться не может. Например, при скорости 60 км/ч пассажирский поезд может остановиться примерно через 200 м, а грузовой поезд, идущий с той же скоростью на спуске 6 %, будет иметь тормозной путь 560 м.

Проход вдоль железнодорожных путей

Проходить вдоль железнодорожных путей следует в стороне от железнодорожного пути или по обочине земляного полотна на расстоянии не ближе 2,5 м от крайнего рельса. На участках движения скоростных пассажирских поездов граждане должны находиться на расстоянии не менее 4

м от крайнего рельса при пропуске поездов со скоростями движения 141—160 км/ч, не менее 5 метров — при скоростях движения 161—200 км/ч.

При следовании по междупутью необходимо следить за передвижениями подвижного состава по смежным путям и обращать внимание на размещенные на междупутье препятствия пешему движению (кабельные ящики, стойки, предельные столбики, лотки и другие). Запрещается идти на меньшем расстоянии от крайнего рельса, а также внутри железнодорожной колеи.

При невозможности пройти в стороне от железнодорожного пути или по обочине (в тоннелях, на мостах, отсутствии обочин, и др.) допускается проход по пути с соблюдением особых мер предосторожности.

Если, находясь на междупутье, человек оказывается между приближающимися поездами различных направлений, он должен незамедлительно сойти на обочину или в другое свободное междупутье. Следует избегать ситуаций оказаться между движущимися по смежным путям поездами. Если такое все-таки произошло, необходимо немедленно сесть, а лучше лечь, на землю.

Примеры трагических последствий нарушения правил безопасности на объектах железнодорожного транспорта:

Во время летних каникул трое подростков, решив прогуляться, вышли к железной дороге и стали «развлекаться» бросая камни в проходящие поезда. Боясь быть пойманными, они убежали в расположенную вблизи путей лесопосадку. После проезда поезда они выходили и ждали следующий поезд. В очередной раз двое подростков остались на насыпи, а один вышел на железнодорожное полотно перед поездом, чтобы бросить камень в лобовое окно локомотива. Но убежать с пути он не успел, и был сбит поездом, получив тяжелые увечья.

Охотников понаблюдать за тем, что может случиться с поездом, если он наедет на деревянную, каменную или металлическую преграду, не убывает. Не может быть, чтобы хулиганы 12, 14, 16 лет не знали о последствиях этих шалостей, в результате которых страдают люди, окружающая среда и причиняется значительный материальный ущерб.

Необходимо обратить особое внимание на участвовавшие случаи травмирования подростков, которые слушают музыку в наушниках, находясь в зоне повышенной опасности. Такое отношение приводит к трагическим последствиям.

Следует отметить, что, залезая на крыши подвижного состава, молодые люди подвергают свою жизнь смертельной опасности дважды, как в результате падения с подвижного состава, так и при получении электротравмы от поражения электротоком контактной сети.

В 2022 году на станциях Белгородского центра случаев травмирования подростков электротоком не допущено.

Железная дорога – не место для прогулок. Так группа подростков решили прогуляться по железнодорожным путям. После оповестительных сигналов подаваемых машинистом они сошли с пути, но две девушки Ольга и Екатерина (15 и 16 лет) оказались в габарите подвижного состава, т.е. отошли на незначительное расстояние от пути. Машинистом было применено экстренное торможение, но уже ничего нельзя было исправить. Одна девушка была травмирована смертельно, другую с тяжёлыми травмами на скорой помощи отправили в больницу.

Учащаяся Наташа, находясь на проезжей части железнодорожного переезда вблизи проходящего поезда, пропустила грузовой поезд и стала переходить через пути. Из-за завихрения снежного потока не заметила приближение встречного поезда и получила несовместимую с жизнью травму.

Учащийся Иван стал подлезать под вагонами стоящего на перегоне поезда. Машинист, получив команду на отправление, привел поезд в движение, он не мог видеть, что происходит в середине состава (в составе поезда может быть от 40 до 90 вагонов). Подросток не успел вылезти из-под вагона, в результате был смертельно травмирован.

Учащаяся Ирина сидела на рельсах в кривом участке пути, который очень сильно ограничивает видимость машинисту. На подаваемые сигналы она не реагировала, машинист применил экстренное торможение. Когда девушка увидела приближающийся поезд, то попыталась встать, но уйти с пути не успела. Результат её отдыха на путях – смерть.

За первый квартал 2022 года в Белгородском центре организации работы железнодорожных станций зафиксировано три случая травмирования граждан, не связанных с производством, при этом травмировано 3 человека. Из них:

2 случая (травмировано 2 человека) произошли на путях станций Чернянка, Ездоцкий (1 случай смертельный (суицид), 1 случай – с тяжелым исходом - нарушение правил нахождения граждан в зонах повышенной опасности).

1 случай (травмирован 1 человек) произошел на перегоне Чугун I – Липецк со смертельным исходом (суицид).

19.01.2022 в 12-44 час. машинист грузового поезда № 2266 Папанов, локомотив № ВЛ 1243, следовавший по 2 четному пути, сообщил дежурной по станции о том, что на 276 км ПК5 перегона Чугун I – Липецк в междупутье 1 и 2 пути лежит человек. В 12-46 час. дежурная по станции сообщила ТЧМ Ефимову, который следовал с пассажирским поездом № 049 сообщением «Кисловодск – СПб» локомотив ЭП1М №7400 по 1 пути перегона Чугун I – Липецк, что на 276 км ПК5 в междупутье 1 и 2 пути лежит человек. ТЧМ Елфимов увидел, что в междупутье 1 и 2 пути лежит человек и немедленно подал сигнал большой громкости, но мужчина не отреагировал,

попытки уклониться от столкновения с поездом не предпринимал. ТЧМ Елфимов применил экстренное торможение для предотвращения наезда на человека, но из-за недостаточного расстояния наезд предотвратить не удалось. После остановки помощник машиниста пошел осмотреться и обнаружил травмированного мужчину, которого оттащил в сторону от локомотива. Вследствие наезда поезда мужчина получил травмы груди, головы, и ампутацию нижней части правой ноги. От пострадавшего чувствовался запах алкоголя. Мужчине была оказана первая медицинская помощь на месте. Пострадавший передан бригаде скорой помощи, которая доставила его в ГУЗ «Липецкая городская больница № 4 «Липецк-Мед», где он скончался в приемном покое хирургического отделения.

22.01.2022 в 20 ч 41 мин бригада локомотива 2ТЭ 116№927 (депо приписки ТЧЭ – 17 Старый Оскол) следуя резервом, на ст.Ездоцкий по н/п 80км пк 5 поезд № 4803, заметила идущего к железнодорожному переезду человека (очевидно в не трезвом состоянии). Звуковая и световая сигнализация исправна. Приблизившись к железнодорожному переезду, пострадавший резко побежал через ж.д. пути в сторону локомотива. Машинист применил экстренное торможение с подачей звукового сигнала и песка под колесные пары. Ввиду малого расстояния наезд предотвратить не удалось. В 20:42 сообщено ДСП ст.Ездоцкий Даниловой, которая вызвала «скорую помощь» по единому номеру 112 и сообщила диспетчеру Магомадовой Н.В. Прибывшей бригадой «скорой помощи» пострадавший, в бессознательном состоянии, доставлен в Губкинскую городскую больницу.

11.02.2022 машинист электровоза ВЛ 80 С № 1064/1021 Пунтиков И.А (депо приписки ТЧЭ – 4 Лиски) следуя по второму четному пути ст.Чернянка 565км пк 4 с грузовым поездом № 3326 со скоростью 57 км/ч, в составе которого было 72 вагона, общей массой 2950т., заметил женщину стоящую на перроне, слева по направлению движения в сторону ст.Старый Оскол. Машинист подал звуковой сигнал, когда расстояние между женщиной и поездом составило 20-25 м, повернулась в сторону поезда и быстро побежала навстречу локомотиву, после чего было применено экстренное торможение, однако ввиду высокой скорости поезда и общей массы поезда, наезд предотвратить не удалось. Случай смертельный.