

Безпека життєдіяльності



Харків, 2002

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ ОСВІТИ І НАУКИ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАДМІНІСТРАЦІЇ
РАДА РЕКТОРІВ ХАРКІВСЬКОГО ВУЗІВСЬКО ЦЕНТРУ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ "ХАРКІВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ"
ХАРКІВСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА
УКРАЇНСЬКИЙ ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРОБЛЕМ

ТЕЗИ

доповідей науково-методичної конференції
"БЕЗПЕКА ЖИТТЕДІЯЛЬНОСТІ"

УДК614.8(075.8)

Тези доповідей науково-методичної конференції «БЕЗПЕКА ЖИТТЕДІЯЛЬНОСТІ».
Харків, 2002. - 98 с.

У збірнику приводяться тези доповідей науково-методичної конференції «Безпека життєдіяльності», в яких розглянуто питання пов'язані з проблемами небезпеки підприємств, сільського господарства, транспорту та оточуючого середовища, безпеки людини у сучасних умовах, моніторингу навколишнього середовища, ролі інформаційних та експертних систем у вирішенні питань безпеки життєдіяльності, а також робота спілки фахівців з питань БЖД у м. Харкові.

Збірник упорядкували : Березуцький В.В.
Кононенко Н.А.

ЗМІСТ

| | | |
|-------|--|----|
| I. | Проблеми безпеки життєдіяльності Харківщини-шляхи вирішення, перспективи | 7 |
| II. | Навчання з наукового напрямку БЖД | 17 |
| III. | Небезпеки підприємств, сільського господарства, транспорту та оточуючого середовища | 35 |
| IV. | Сучасні техніка та обладнання захисту природи та людини | 48 |
| V. | Моніторинг навколишнього середовища | 60 |
| VI. | Безпека людини в скчасних умовах | 73 |
| VII. | Інформаційні та експертні системи у вирішенні питань безпеки життєдіяльності | 87 |
| VIII. | Робота спілки фахівців з питань БЖД м. Харків. | 94 |

ЩОДО ЕКОЛОГІЧНОЇ НЕБЕЗПЕКИ НАКОПИЧУВАЧІВ ПРОМВІДХОДІВ

О.Г.Васенко, Ю.А.Ільєвська, А.В.Ільєвський

УкрНДІ екологічних проблем, м. Харків

Ряд питань, пов'язаних із природоохоронними аспектами експлуатації накопичувачів промстоків, шламонакопичувачів і хвостосховищ (надалі накопичувачі), або на сьогоднішній день вирішений, або вирішений не повною мірою. До основних з них можна віднести такі: немає єдиної міжвідомчої нормативної бази щодо проєктування, будівництва й експлуатації накопичувачів; немає також єдиної правової бази, що регламентує питання контролю, нагляду, а також компенсаційних виплат за завдані збитки при експлуатації накопичувачів: застосовувані на практиці системи моніторингу небезпечних впливів накопичувачів, як правило, не всеосяжні й обмежуються контролем далеко не всіх необхідних параметрів, технічні пристрої для швидкого реагування і ліквідації аварій не впроваджені; паспортизація накопичувачів практично не проведена, незважаючи на те, що затверджена і видана "Методика обстеження та паспортизації гідротехнічних споруд систем гідравлічного вилучення та складування промислових відходів та хвостів"; у зв'язку з відсутністю результатів паспортизації дотепер на загальнодержавному рівні не створений банк даних про накопичувачі, який містив би параметри, за якими достовірно можна було б оцінити потенційну небезпеку кожного об'єкта і розробити стратегію її зниження; концептуально не розроблене поняття критерію екологічної небезпеки накопичувачів, у зв'язку з чим неможливо класифікувати їх за цим показником і, відповідно, виявити найнебезпечніші об'єкти; у рамках

Національної програми оздоровлення басейну Дніпра не виконаний аналіз здійсненності й ефективності запропонованих раніше заходів щодо поліпшення екологічного стану в районах розміщення накопичувачів.

З огляду на це, фахівцями УкрНДІЕП та УДНДІ "УкрВОДГЕО" був виконаний збір інформації шляхом вивчення проектної та науково-технічної інформації, що є в архівах дев'яти харківських інститутів, а також анкетування підприємств України, що мають накопичувачі.

Оглядовий аналіз цих матеріалів показав, що найбільші накопичувачі з токсичним вмістом (тобто потенційно небезпечні) відносяться до нафтохімічної, металургійної, гірничо-збагачувальної, вугледобувної і вуглезбагачувальної галузей промисловості.

Питання оцінки екологічної небезпеки накопичувача в науковій літературі практично не розроблені. Є спроби створення критерію екологічної небезпеки виходячи з присутності чи відсутності деяких негативних впливів, що йдуть від накопичувача. Однак такий підхід занадто схематизований і не враховує масштаби шкідливого впливу, тому вимагає подальшої поглибленої розробки.

Споруди для захисту території довкола накопичувача від наслідків прориву дамб ні в басейні Дніпра, ні в взагалі в Україні, як правило, не зводяться. На переважній більшості об'єктів відсутні точні розрахунки прориву, і, відповідно, реальні оцінки наслідків аварії. Слід мати на увазі, що за катастрофічністю наслідків (загибель людей, руйнування будинків і споруд, подальше тривале забруднення території, загибель біоценозів) прорив дамб займає перше місце серед інших негативних впливів накопичувачів.

Підсумовуючи результати аналізу анкетування та науково-технічної літератури, можна зробити такі висновки: природоохоронні заходи на накопичувачах проводяться, але в основному обмежуються захистом поверхневих та підземних вод; атмосферне повітря і прилегла територія, як

правило, не захищаються; класифікація накопичувачів за ступенем їхньої екологічної небезпеки не виконана; тільки проведення точної інвентаризації і класифікації накопичувачів дасть змогу виділити найнебезпечніші з них і розробити для них першочергові природоохоронні і протиаварійні заходи.

ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ ВИБРОАКУСТИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ТРОЛЛЕЙБУСНОГО ПАРКА

В.И. Заиченко, О.В. Заиченко

Харьковская государственная академия городского хозяйства

В крайне неблагоприятных производственных условиях находятся водители троллейбусов, трудовой процесс которых отличается напряженностью анализаторных функций (зрение, слух), эмоциональным напряжением, а также воздействием шума, вибраций и других вредных производственных факторов.

Если напряженность труда водителей обусловлена спецификой трудового процесса и уменьшить ее, на данном этапе, не представляется возможным, то снижение уровней виброакустических параметров является необходимым условием повышения безопасности и надежности троллейбусного парка при эксплуатации. Так, в кабинах водителей троллейбусов, движущихся со скоростью 40 км/ч в режиме тяги уровни звука (в дБА) составляют: ЗИУ-9 – 86; ЗИУ-10 – 85; ДАК-217Е – 83; РОКАР – 83; ЮМЗ-Т1 – 84 при ПДУ – 80 дБА. Рассматривая процессы образования шума в кабине следует отметить наличие двух составляющих: воздушной и структурной. Воздушным путем шум попадает в кабину через элементы ограждения, щели, отверстия, проемы. Структурная составляющая обусловлена вынужденными колебаниями элементов

Наукове видання

ТЕЗИ
доповідей науково-методичної конференції
“Безпека життєдіяльності”

Підп. до друку _____

Формат 60x84 1/16 папір газети. Друк –різографія.

Умовн. – друк. Арк.

Облік-вид. Арк

Тираж - прим.

Зам. ціна договірна

Національний технічний університет “Харківський політехнічний інститут”
61002, Харків, вул. Фрунзе 21

Ч.п. Азамасв, 310144, Харків, вул. Героїв Праці 17, к.470