

# ПРОВІДНИК У ВАГОНІ: АТНІТ ААД × È Å² × Í ÈÈ “ÈÐÀÈÍ²È”?

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

**Іван САХ, начальник поїзда пасажирського вагонного депо Львів:**

– Головна проблема для нас – нескінченні перевірки. Буває, що за один рейс різні контролюючі органи перевіряють двічі-тричі. Особливо зловживають цим працівники контролюючих органів Південно-Західної та Донецької залізниць. Напевне, треба встановити якийсь ліміт перевірок, наприклад, не більше, ніж один раз за рейс.

**Володимир НІКУЛІН, провідник пасажирського вагонного депо Чернівці:**

– Я працюю провідником на московському напрямку. Хочу привернути увагу присутніх до проблеми з бланками форми ЛУ-72/УЗ для обліку населеності вагона та витрат постільної білизни. По-перше, вони – складні у використанні, по-друге, на такому папері, на якому надруковані ці бланки, деякі країни гроші

друкують. А якщо врахувати скільки їх потрібно, то це – шалені витрати. Чому б нам не перейти на спрощену форму і на дешевший папір. Це дасть значну економію. Тим паче, що зараз постільна білизна входить до вартості квитка.

Ще одне важливе питання – видача вугілля після 14 квітня, коли закінчується опалювальний сезон. Після закінчення опалювального сезону нам чомусь перестали видавати вугілля, хоча інструкцією передбачено постачання вагона вугіллям, якщо температура повітря нижча за 10 градусів. То як у такому випадку забезпечити комфорт і затишок, коли люди мерзли так, що матрацами вкривалися?

**Антоніна ПЕТРУЧИК, провідник пасажирського вагонного депо Ковель:**

– Хочу наголосити на окремих необхідних моментах, які впливають на якісне обслуговування пасажирів і дають провіднику підстави

почуватися у вагоні господарем. Потрібно небагато: щоб вагон був технічно-справним, щоб була чиста білизна для пасажирів та щоб ми були забезпечені широким асортиментом чаю. Якщо усе назване буде, то, будьте впевнені, що ми впораємося зі всіма труднощами.

Зачепили цього дня і проблеми, пов'язані із приміщеннями для провідників, закупівлі нових вагонів, а також проблему харчування провідників на шляху прямування, оскільки вагони-ресторани не включаються до складу поїздів, та багато інших проблем.

**Дмитро ПЕЛИХ, Ігор ПАРФЕНЮК**

**Детальний звіт про зустріч керівництва залізниці з начальниками поїздів і провідниками пасажирських вагонів буде надруковано у спеціальному випуску «Львівського залізничника».**

# Вєєє еїї оїїò ааа аїаè?

*Уранці на Приміському вокзалі завжди людно: один за одним підходять поїзди, з яких виходять пасажирів. Інші ж навпаки – поспішають до потяга, щоб вирушити в дорогу. Нинішнього спекотного травня хочеться тамувати спрагу пляшкою пива чи води, власне, і медики радять вживати більше рідини. Але чи зможе пасажир в такому випадку скористатись в електричці санузлом? Чи працюють вони, як належить чи заправлені водою? – поцікавилась у кількох провідників приміських поїздів.*

**Молодий чоловік у формі провідника (не побажав назватися):**

– Я не буду з вами говорити, бо не маю часу.

**Провідниця з електрички Трускавець-Львів (також без представлення):**

– У нас проблем нема, санузли були заправлені водою, а зараз склад їде в депо. Так що знову підготують його в рейс.

**Пані Ольга, провідниця з електрички Львів-Моршин:**

– Санузли працюють, у вагонах стараємось підтримувати чистоту. Думаю, що скарг не повинно бути. Загалом пасажирів у нас культурні, чого не скажеш про інші маршрути. Прикро, що крайнім завжди роблять провідника.

**Ще один провідник, який відмовився представитися:**

– У вас є робота?! Я теж не хочу втратити свою роботу після того, як ви напишете... Самі розумієте.

*Аналогічні слова довелось почути й від інших провідників: після декількох критичних публікацій у “Львівському залізничнику” вони стали мовчазними.*

Свій погляд на обслуговування у приміських поїздах має **начальник санітарно-контрольного пункту станції Львів Микола КЛИМЧУК:**

– Заправлення санузлів водою має не лише суто технічний аспект, а фактор часу: поїзди так “підв'язані”, що інколи окремі електрички залишаються без води. Якщо виявляємо такий випадок – вносимо постанову про тимчасову заборону користування цим транспортом і зобов'язуємо заправити цю електричку водою. Можлива й заміна іншим рухомим складом. Раніше траплялися випадки, коли керівництво моторвагонного депо відправляло в рейс непідготовлені електрички всупереч забороні. Тоді ми передавали ці матеріали керівництву залізниці для оперативного розгляду надзвичайної ситуації.

Останнім часом у нас не було відправлення електричок всупереч забороні. Але ті недоліки, які були виявлені під час комісійного ремонту, який проводився у квітні-травні, мають системний характер, зокрема, не всі провідники забезпечені інвентарем для прибирання та дезінфекційними засобами, а також були факти, коли неякісно прибирали і вагони, і санузли. Оскільки ми проводимо вибіркові перевірки, то керівники депо, бригади провідників повинні бути готові до того, що можуть прийти представники санітарної служби і поцікавитись, в якому стані подається на посадку електричка, чи в якому стані вона курсує між станціями.

*У літню спекотну пору більшість людей, їдучи на відпочинок чи на дачі, надають перевагу приміським поїздам, по-народному – електричкам чи дизелям. Але чи задоволені пасажирів санітарно-технічними умовами у потягах, чи, сідаючи в електричку, чинять за принципом – із двох бід, вибирають меншу?*

**Галина Тадеївна, медсестра:**

– Я мешкаю в Рудках, а працюю у Львові. Двічі на тиждень доводиться їздити на роботу і додому електричкою Львів-Сянки. В потяг завжди сідаю зранку, то ще чисто. Оскільки дорога зі Львова до Рудок не така уже й довга, то туалетом намагаюся не користуватися. Я їжджу вже вісім років, тому можу порівняти з тим, що було, наприклад, п'ять років тому. На мою думку, тепер набагато більше стежать за чистотою в електропотягах. Якось не помічала, щоб у вагонах було дуже брудно.



**Андрій, студент:**

– Часто їжджу електричками, бо мешкаю в Турці, а вчуся у Львові. Скажу відверто, що особливого задоволення ці поїздки в мене не викликають. Скільки разів електрички зупинялися через несправність. Пасажирам доводилося чекати із півгодини, поки полагождать. Буває, заходиш у вагон, а сісти неможливо, бо крісла брудні. А про туалети взагалі не хочеться говорити, неприємно навіть заходити. Часто навіть руки помити неможливо, бо у крані немає води.



**Любов Миколаївна, медичний працівник:**

– Зараз їду до своєї мами, котра мешкає в Самборі. Залізничним електротранспортом користуюся вже тридцять років. Бачу, що є і старі електрички, і нові, як наприклад, трускавецькі. Я вважаю, що за такі гроші, які коштують квиток, умови цілком нормальні. Щодо чистоти у вагонах, то пасажирів самі винні в тому, що у потягах брудно. Насмітять – їхатимуть у смітнику. Якщо ми не хочемо зважати на культуру, то ніхто інший цього не зробить. Щодо санітарних умов, то туалетом в електропотязі не користуюся, навіть якщо їду з маленькими внуками. Це негігієнічно, адже люди різні бувають.



**Юрій, студент:**

– Електричками я їжджу на навчання до Львова та додому, до Судової Вишні, тобто у мостиському напрямку. За два роки якихось змін чи то в кращий, чи то в гірший бік не помічав. Я б не сказав, що у приміських потягах брудно, принаймні у тих, якими доводиться їздити мені. Врешті, і особливого комфорту, наприклад телевізора у вагоні, мені не потрібно. Головне, щоб можна було сісти на чисте та зручне сидіння.



# Відремонтовані локомотиви вийдуть на магістралі



Минулого вівторка на Львівському приміському вокзалі відбувся огляд-конкурс на кращу підготовку тягово-рухомого складу до літніх пасажирських перевезень. На огляд прибуло 15 локомотивів різних серій із всіх локомотивних депо залізниці. Своїм зовнішнім виглядом кожен з локомотивів привертав увагу не тільки залізничників, а й пасажирів.

Переконатися, наскільки готове локомотивне господарство до літніх пасажирських перевезень прибули начальник залізниці Михайло Мостовий, голова дорпрофсожу Андрій Сенишин, заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник, заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген Талоха та начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський. Вони детально знайомилися з технікою, перевіряли санітарно-технічний стан локомотивів. Представники локомотивних депо, які презентували техніку на огляді-конкурсі, показували, на що здатні старі, проте якісно відремонтовані локомотиви.

**Начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ:**

– Проводимо ми такі огляди-конкурси для того, аби підтримувати тягово-рухомий склад у належному технічному і санітарно-культурному стані. І, безумовно, такі огляди-конкурси дають позитивні результати, бо кожен хоче бути першим, щоб його локомотив був найкращим. Тому локомотивні бригади і обслуговуючий персонал постійно підтримують локомотиви на належному рівні. Та й перемога – це не тільки моральне задоволення, а й матеріальна винагорода. Тому такі огляди-конкурси проводяться й надалі.

Переможців визначить комісія, але мені сподобалися маневрові локомотиви ЧМЕ-3 локомотивного депо Чернівці, а серед електровозів – варто відзначити локомотивні депо Мукачєво та Львів-Захід. Хоча ми всі прекрасно розуміємо, що техніка не є новою, але найголовніше, що вона готова до експлуатації.

**Заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван ГРУНИК:**

– Це добре, що проводяться такі конкурси і серед локомотивних депо існує трудове суперництво, адже це тільки усім на користь. Ми намагатимемося об'єктивно оцінити



кожен локомотив і визначити переможців. Хочу відзначити той факт, що технічний стан локомотивів цього року набагато кращий у порівнянні із минулорічним оглядом. Технічний стан дизелів добрий, а це позитивно впливає на енергозбереження. До речі, у нас кілька локомотивів ЧМЕ-3 обладнані системою БІС-Р, яка в реальному часі контролює витрати палива і несанкціонований його злив. Тож до кінця року планується обладнати усі локомотив серії ЧМЕ-3 такими приладами. Така система окуповує себе через вісім місяців.

**Заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген ТАЛОХА:**

– Хочу наголосити на тому, що цього року значно покращився технічний стан локомотивів, маю на увазі ходову частину, електрообладнання та гальма. Тобто ці електровози уже приведені до вимог чинної інструкції.

Є, звичайно, ряд незначних недоліків, на які ми звернули увагу начальників депо. Але якщо з кожним роком депо так якісно готуватимуть техніку до огляду, і, відповідно, до роботи, то незабаром наші локомотиви працюватимуть на рівні з новими.

**Начальник служби локомотивного господарства залізниці Ігор ВОЙЦІХОВСЬКИЙ:**

– На огляді представлені практично усі локомотивні депо залізниці. Всі локомотиви перебувають у доброму санітарно-технічному стані. Наприклад, локомотив з депо Чернівці вісім місяців не використовувався, оскільки був несправний, але його відремонтували і він ще кілька років експлуатуватиметься. І таких прикладів багато. По роботі, яка була проведена, видно, що колективи депо сумлінно ставляться до техніки, з якою працюють. Тож з упевненістю можу сказати, що безпеку руху на залізниці ми гарантуємо на належному рівні.

**В.о. начальника локомотивного депо Здолбунів Георгій ДЕНИЩУК:**

– У локомотивному депо Здолбунів працює 26 одиниць тепловозів серії ЧМЕ-3, але нині на виставку ми прибули із найстарішим маневровим локомотивом. Він вже відпрацював 32 роки і 7 місяців. До речі, він є найстарішим з усіх, представлених на виставці, але і нині готовий до роботи не гірше за решту.

**Дмитро ПЕЛИХ**

**Фото автора та Юрія ЮХНИЦЬКОГО**