

Зима спитає: “Що зробили влітку?”

Уже два місяці триває підготовка господарств залізниці до роботи в осінньо-зимовий період, проте, як зазначив на черговій селекторній нараді заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник, роботи проводяться з відставанням. Ремонт покрівель службово-технічних приміщень виконано лише на 46 відсотків (незадовільно його проводять в господарствах пасажирської служби – 37 %, в тому числі ремонт покрівлі вагоноскладального цеху пасажирського вагонного депо Тернопіль – 31 %), будівельно-монтажних робіт – 33 %, служба перевезень – 24 % (в тому числі Львівська, Тернопільська та Ужгородська дирекції залізничних перевезень). Зволікають з ремонтом покрівель тягових підстанцій станцій Бескид та Ужгород в службі сигналізації та зв'язку.

Акцентуючи увагу на таких основних питаннях в підготовці до зими, як ремонт покрівель, котелень та забезпечення залізничників зимовим спецодягом та спецвзуттям, Іван Степанович висловив припущення, що не вся надана інформація про виконану роботу відповідає дійсності та зажадав пояснень від окремих керівників – чому не виконуються завдання начальника залізниці.

З відставанням готуються до зими виробничі котельні в господарстві служби перевезень, де із запланованих 40 котелень можуть працювати тільки 4. Чекають ремонту котельні на станціях Трускавець, Дрогобич, Клепарів, Стрий, Стоянів, Стрільки, Турка, Ходорів, Мостиська-II, Підзамче, Красне, Дубляни-Львівські, Заболоття, Клевань, Луцьк,

Радивилів, Здолбунів, Броди, Чоп, Мукачеве, Павлово, Кострино, Королево. Відповідно на 38 і 33 відсотки виконано план з ремонту котелень в господарствах вагонної служби та служби електропостачання. Зв'язківці ж іще не розпочинали ремонт та підготовку котелень адмінбудинку Здолбунівської дистанції сигналізації та зв'язку і будинку зв'язку Мукачівської дистанції сигналізації та зв'язку.

Торкнувшись виконання програми з переведення котелень на більш економічні види палива, Іван Груник висловив незадоволення ситуацією, яка склалась на станції Мостиська-II із здачею в експлуатацію котельні та передачі її на баланс сільради.

Коментуючи рівень підготовки колійного господарства до зими, Іван Степанович висловив занепокоєння тим, що на 6 серпня із 22 снігоочисних та 13 снігоприбиральних машин підготовлено тільки 5 снігоочисних.

Тільки 17 осіб із 362 отримали зі складів вугілля, проте для видачі є 1 886 тонн.

У спекотному серпні не тримається вуха інформація про забезпечення залізничників зимовим спецодягом та спецвзуттям. Але народна мудрість нагадує: готуй сани влітку. На жаль, поки що подбали тільки про 2 067 комплектів зимового спецодягу при потребі 13 255. На 67 відсотків виконано програму забезпечення залізничників спецвзуттям.

Наступного вівторка селекторна нарада з підготовки до зими відбудеться знову. Чи зміниться на краще ситуація, прогнозувати складно, зокрема щодо ремонту покрівель службово-технічних приміщень, адже поки що залізничні будівельники оновлюють будівлі на ділянці Львів-Здолбунів, де вже незабаром заплановано відкрити швидкісний рух.

Орися ТЕСЛЮК

Чи комфортно Вам їхалося?

Сьомого серпня на перонах Львівського вокзалу було людно і гамірно, мабуть, як і кожного літнього дня. Не дивина, адже сезон пасажирських перевезень у розпалі. Щодня тисячі пасажирів вирушають у подорож на відпочинок та у справах і повертаються додому. У кількох із них ми вирішили поцікавитися враженнями від поїздки, а також запитали, яким чином, на їхню думку, можна було б покращити подорож залізницею.

Олександра Лах, домогосподарка:



– Я не часто їжджу поїздами, десь два-три рази на рік таки доводиться. В першу чергу хочу звернути увагу на капітально відремонтовані станції. Споглядаючи у вікно, отримуєш велике задоволення від їхнього вигляду. Щодо сервісу у вагонах, то я б нічого не міняла, оскільки зараз все на належному рівні. Вагони хоч і старенькі але охайні, в них чисто і затишно. Можливо, потрібно попрацювати над щільністю вікон. Вікна закриті, але у рамках трапляються шпарини. Якоюсь мене продуло коли їхала у поїзді.

Василь Пилипець, пенсіонер:



– Я приїхав поїздом Солотвино-Львів і мені сподобалося, бо у вагоні чисто, і, що найголовніше, давали білизну, яка входить у вартість квитка. Хочеться відзначити, що зараз постіль є набагато чистішою, ніж була колись. Провідниця добре ставилася до пасажирів, хоч дехто з них на це не заслужував. Звичайно, що зараз у вагоні спекотно, бо нема кондиціонера, але у цьому ні ми, ні провідники не винні. З цим маємо миритися, бо допоки у нас не їздитимуть нові вагони ситуація не зміниться. Але, зважаючи на те, що більшість людей їздить поїздами, значить такий комфорт повинен всіх влаштувати.

Максим Казюк, студент:



– Я щойно вийшов з херсонського поїзда і мушу сказати, що подорож була жаклива. Спека у вагоні неймовірна, а вікна не відкриваються. Про систему кондиціонування у плацкартних вагонах, на жаль, можна тільки мріяти. До того ж у вагоні смердить туалетом. В туалеті на вигляд чисто, але запах неймовірний. Тому в першу чергу потрібно усунути ці незручності. Думаю, це не потребує великих коштів і зусиль, а вже потім втілювати більш масштабні проекти. Я, як пасажир, волів би їздити у нових вагонах, навіть якби за це довелось більше заплатити.

Валентина Петренко, пенсіонерка:



– У нас на Півдні, та й у Львові проблема з квитками. Щоб купити квиток з Херсона до Львова потрібно тиждень ходити і стояти в черзі. Тому моє бажання просте – на літній період треба пускати більше додаткових поїздів, що курсують у Південному напрямку, а до тих, що вже ходять треба додати хоча б ще два-три вагони. Також вартувало б звернути увагу на шум у поїзді, а то колеса так стукають, що заснути неможливо. Важко зараз їхати й через те, що людей багато, особливо дітей. Вони галасують, голосно музику включають і не реагують на зауваження і прохань старших.

Валентина Черчуган, вчителька:



– Поїздом до Львова я дуже задоволена, оскільки їхала в купейному вагоні. У ньому було чисто, затишно і, незважаючи на спеку надворі, прохолодно, оскільки працював кондиціонер. Провідниця досить фахово виконувала свої обов'язки. Так що нарікати нема на що. Бачу позитивні зміни, які відбуваються у поїздах. Але проблема з придбанням квитків залишається. Я не могла взяти квиток, щоб поїхати в Миколаїв. Мені дали квиток в Одесу, а звідти з пересадкою на Миколаїв. Все ж таки ліпше через Одесу їхати додому, ніж тут чекати невідомо скільки часу. Якби була можливість, я б, мабуть, на великих вокзалах збільшила кількість квиткових кас.

3 пасажирами спілкувався Дмитро ПЕЛИХ

Дякуємо за увагу і турботу

Мені довелося брати участь у ліквідації наслідків “фосфорної” аварії з 16 по 21 липня. В останній день мене госпіталізували у Клінічну лікарню Львівської залізниці з опіками. Я досі перебуваю на лікарняному. Та не про це веду мову. А хочу від себе особисто, від імені колег зі Львівського відбудовного поїзда № 3512 та Тернопільського відбудовного поїзда № 3511, які також потребували медичної допомоги, висловити щире подяку лікарям клінічної лікарні, які огорнули нас увагою та опікою, дбаючи про наше здоров'я. Зокрема, висловлюємо щире подяку завідувачу хірургічним відділенням Володимирі Огоновському, хірургам Мар'яні Стегній, Ігорю Блистіву та Мирославу Курдибану, а також завідувачій терапевтичним відділенням лікарні Надії Савці.

Від імені ліквідаторів-працівників Львівського та Тернопільського відбудовних поїздів Іван Михайлович Корінець

Дмитро ПЕЛИХ

Касири не відпрацьовують нормогодин

Служба приміських перевезень разом із контролерами перонними (квитковими) перевірила роботу декількох нерентабельних приміських кас залізниці. У результаті перевірки з'ясувалося, що причиною їх нерентабельності є не тільки відсутність пасажирів на станціях, а й відсутність квиткових касирів на робочих місцях.

Так, 3 липня було перевірено роботу станції Городок. Згідно з поясненнями начальника станції, робота квиткової каси розпочинається о 5 годині ранку. Втім, за словами начальника служби приміських пасажирських перевезень Василя Довганюка, це суперечить інформації розміщеної на вікні квиткової каси, адже там було вказано режим роботи каси з початком роботи о 7 годині 30 хвилин.

– Подібну ситуацію ми виявили й на станції Рава Руська, – говорить Василь Михайлович. – Згідно з інформацією наданою для пасажирів,

час роботи квиткової каси становить 10 годин, а в табелі обліку робочого часу, наданому в.о. начальника станції Рава Руська, квиткові касири знаходяться на робочому місці 11 годин. Таким чином, касири недопрацьовують однієї години.

Але й про 10-годинний робочий день квиткової каси не можна говорити з упевненістю, бо при перевірці книги форми ЛУ-8а було встановлено, що початкові та фіскальні звіти проводяться з порушенням вимог. Наприклад, 2 липня квиткова каса станції Рава Руська розпочала роботу о 4 годині ранку, а початковий звіт проводився тільки о 19 годині 58 хвилин. Щодо фіскального звіту, то він проводився о 16 годині 24 хвилини, тоді як каса закінчила роботу о 21 годині.

– Через такі порушення ми не можемо встановити фактичний режим роботи квиткової каси, – говорить Василь Довганюк, – я вже не говорю про контроль робочого часу в нічні години та ранковий час. То ж часто трапляється, що в час прибуття

приміського електро- чи дизель поїзда касир відсутній на місці роботи. Що вилівається у досить неприємну ситуацію для залізниці, адже на заробітну плату касирам йде вдвічі більше коштів, порівняно із вирученими коштами від реалізації квитків на станції.

За словами керівництва служби приміських пасажирських перевезень, ці дві станції було вибрано для перевірки навмання. Але така ситуація існує практично на усіх станціях залізниці. І що найголовніше – на такий режим роботи закривають очі начальники станцій, вони недостатньо контролюють своїх підлеглих (До речі, досить часто квитковими касирами, старшими квитковими касирами працюють близькі родичі начальників станцій. – Авт.). Складається враження, що начальники станцій не зацікавлені у тому, щоб каси приносили максимум коштів. Зрештою, куди дивляться начальники дирекції? Вони мали б припинити таку практику роботи на станціях залізниці.

Дмитро ПЕЛИХ

Угорські митники “дали прикурити”

Нещодавно на угорській станції Захонь місцеві митники затримали п'ять пасажирських вагонів поїзда №15 сполученням Москва-Будапешт. Серед затриманих був і вагон Львівської залізниці. До таких дій угорські митники вдалися через підозру перевезення у цих вагонах великої кількості контрабандних цигарок. Про це розповів перший заступник начальника пасажирської служби Валентин Самборський.

– На станції Захонь того дня було затримано два московських, два київських і один наш вагон, – говорить Валентин Дмитрович. – Коли мені повідомили про це, то я мав надію, що було затримано тільки московські і київські вагони, а наш затримали щоб не робити маневри. Але коли угорці перевірили вагон Львівської залізниці, то у ньому також було виявлено контрабандні цигарки українського виробництва.

Контрабандний товар було заховано у технічних конструкціях вагона, таких як стельовий простір та баки для води. До цих місць жоден із пасажирів не має доступу. Тож це дає підставу говорити, що контрабанду було завантажено або в пасажирському вагонному депо, або на шляху прямування.

– Ймовірно, до контрабанди певним чином причетні провідники, – говорить Валентин Самборський. – Бо провідник – господар вагона і без його відома туди нічого не можна занести і заховати. Але якщо навіть припустити, що цигарки було заховано без відома провідників, то виникає запитання, хто мав ці цигарки витягнути і передати іншим особам у пункті призначення? Відповідь напрошується сама. Тож ці провідники, які, до речі, уже не перший рік працюють на цьому напрямку, звільнені із залізничного транспорту. До відповідальності також притягнуто керівний склад пасажирського вагонного депо Львів. Львівська залізниця, внаслідок таких протиправних дій, зазнала значних збитків – щоб викупити заарештований вагон, залізниця неодмінно сплатити 37-39 тисяч доларів США. Та найбільше постраждав імідж Львівської магістралі. Щоб подібні випадки не траплялися у майбутньому, керівництво залізниці прийняло рішення провести ротацію усіх провідників міжнародного сполучення, а усі потенційні місця для сховків контрабанди у вагонах будуть пломбуватися.

Дмитро ПЕЛИХ