

НОВИНИ

Оновлений переїзд у самбірських колійників

Нещодавно у Самбірській дистанції колії відкрито переїзний пост на 58 кілометрі ст. Калинів, що на ділянці Львів-Самбір. Будівля набула сучасного вигляду. Це перший модернізований переїзд у Самбірській дистанції. І споруджений він силами підприємства без залучення будівельних організацій. Крім цього, проведено капітальний ремонт переїзного настилу, заасфальтовано під'їзди до переїзду з обох напрямків, встановлено шлагбауми та сигналізацію нового зразка, сучасне зовнішнє та внутрішнє освітлення, що суттєво покращить безпеку руху.

Покращені умови праці чергових по переїзду. На посту – окрема кімната прийому їжі, де є мікрохвильова піч та електрочайник, невеликий холодильник, підведено воду та обладнано туалетну кімнату.

На черзі ще декілька таких об'єктів, роботи над котрими вже розпочалися. Загалом на дистанції 29 залізничних переїздів з охроною, які потребують переобладнання.

Висловлюємо подяку першому заступнику начальника залізничної Ярославу Федаку, який найбільше посприяв у цьому будівництві.

Ігор СУХАР,
начальник Самбірської дистанції колії

Знімай “кожу”, перевірка прийшла!

Претензії, висловлені Президентом України до якості роботи митної служби держави, несподівано позначилися на ритмічності роботи залізничників. У пошуках можливої контрабанди прикордонні наряди та митники намагаються перевірити вузли локомотивів, доступні лише ремонтникам під час проведення технічного огляду. Такий випадок стався з локомотивною бригадою у складі машиніста Іштвана Бйреша та помічника Анатолія Канагіна з локомотивного депо Чоп.

На станції Саловка (митний перехід до Угорщини) черговий наряд прикордонників та митників після загального огляду локомотива зажадав відкрити люк шахти холодильника. Машиніст відмовився виконати вимогу, мотивуючи своє рішення тим, що ця операція проводиться лише під час планового ремонту локомотива в депо, до того ж, він не має відповідних інструментів.

Як повідомив начальник локомотивного депо Чоп Ярослав Масляний, в результаті огляд не було завершено вчасно і вантажний потяг порушив графік на три години. Наступна зміна прикордонників та митників, що заступила в наряд о 6 годині ранку, пропустила поїзд без зауважень.

Крадії “обчистили” цілий під'їзд

Не встигли новосели-залізничники, що отримали ордери на новенькі квартири у п'ятиповерхівці на вулиці Медведецького, 10 у Львові, завершити облаштування свого житла, як на їхню голову завалилася халепа. Кілька днів тому всі помешкання у першому під'їзді було пограбовано. Крадії спокусилися на новенькі двоконтурні системи індивідуального опалення.

Ігор Петик, начальник будівельного управління № 6, на балансі якого знаходиться будинок, розповів, що квартири вже передали мешканцям. За інформацією міліції, крадії проникли в будинок через балконні двері другого поверху однієї з квартир і через неї потрапили у під'їзд. За допомогою ключів відкривали замки на квартирних дверях, а там, де це не вдалося, застосували силу. Здобичку злодюжок стали десять новеньких двоконтурних котлів, які було акуратно від'єднано від квартирних систем опалення. Схоже, тут працювали “на замовлення”. Тепер вся надія на міліціонерів Франківського райвідділу міліції, що ведуть слідство.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

Post Scriptum

Медична служба перевірила факти, викладені у статті “Медичне страхування: діагноз якості”, опублікованій в газеті “Львівський залізничник” від 16.11.2007 р.

Службовим розслідуванням встановлено, що лікар-терапевт денного стаціонару клінічної лікарні Львівської залізничної Гапчич О.Г. при наданні медичної допомоги пані Петришин, застрахованій залізничниці, не забезпечила виконання умов програми добровільного медичного страхування щодо залучення коштів страхової компанії на лікування в умовах денного стаціонару. Наказом по лікарні № 7 від 22.11.2007 року лікаря терапевта Гапчич О.Г. притягнуто до дисциплінарної відповідальності – оголошено догану.

Адміністрацію клінічної лікарні Львівської залізничної зобов'язано посилити контроль за дотриманням вимог програми добровільного медичного страхування в частині забезпечення застрахованих медикаментами та продуктами харчування.

М.Ю. Яворський,
начальник медичної служби

Залізниця починається з абсолютної точності

Впевнений головний метролог Львівської залізниці, начальник дорожнього центру стандартизації та метрології Орест Федор

Нещодавно його нагородили знаком “Залізнична Слава” III ступеня. Ця висока нагорода стала приводом для докладної розмови про роботу служби, котру він очолює.

– Оресте Ярославовичу, з чого почалася історія метрологічної служби залізниці?



– Цього року мої колеги відзначили кілька професійних свят: Всесвітній день метрології та 15-річчя створення метрологічної служби Укрзалізниці. Але історія нашої служби почалася задовго до пуску перших потягів. А вже проектування, будівництво колії, інженерних споруд та рухомого складу неможливе без виміральної техніки й виконання вимірювань. Все це повинно відповідати єдиним стандартам. Як тут не згадати відому історію, що сталася у США ще наприкінці 19 сторіччя. Під час великої пожежі в Чикаго частина вогнеборців так і не змогла приступити до гасіння. Причина була банально простою – невідповідність різьб на пожежних гідрантах і шлангах.

Що ж до Львівської залізниці, то ще у 1974 році розроблено положення про метрологічну службу в системі Львівської залізниці. У документі наведено список заходів та вимірвальних приладів, які підлягають перевірці в лабораторіях державного нагляду та виміральної техніки.

– Які завдання покладені на цей підрозділ?

– Положення зобов'язувало служби організувати відомчий метрологічний контроль у всіх господарствах. Зокрема, було створено залізничну групу виміральної техніки при дорожній електротехнічній лабораторії служби електропостачання (начальник В. Новак, інженери Й. Антонюк та В. Томашек).

У 1985 році дорожня комплексна контрольно-вимірвальна лабораторія (ДКВЛ) створила лабораторію для виконання робіт із ремонту та відомчої повірки радіотехнічних засобів виміральної техніки при службі сигналізації та зв'язку. У 1993 році наказом начальника залізниці Г. Кірпи на базі дорстандарту був створений ДорЦСМ із функціями головної організації метрологічної служби залізниці зі стандартизації та метрології.

Розпочалася робота зі створення контрольно-повірочних пунктів у підрозділах для проведення ремонту та відомчої повірки шаблонів, засобів виміральної техніки тиску та температури, механічних і електричних величин, часу та частоти, неруйнівного контролю. Систематизувався відомчий нагляд та відомча повірка. Для забезпечення єдності вимірювань на залізниці в 1992 році розпочалася атестація хіміко-технологічних лабораторій.

– Чим сьогодні займається центр стандартизації та метрології?

– Сьогодні до складу метрологічної служби залізниці входить 114 метрологічних підрозділів (ремонтно-калібрувальні, повірочні та вимірвальні лабораторії) та задіяно 1 096 фахівців. Роботи, що виконуються власними силами, становлять 85,5 відсотка загального обсягу метрологічних робіт. Зживаємо заходів щодо економії коштів залізниці на виконання метрологічних робіт за рахунок калібрування еталонів геометричних величин резервуарів для зберігання паливно-мастильних матеріалів, засобів техніки для вимірювання неруйнівного контролю, створення фонду нормативних документів. Хочу зазначити, що все це було б неможливим без значного внеску багатьох залізничників, колишніх заступників головного інженера залізниці Ю. Помельнікова, начальника техвідділу залізниці Л. Катонова, начальника техслужби залізниці Ю. Томіна та багатьох інженерів, слюсарів і електромеханіків, які на різних етапах створення сьогоднішньої потужної служби доклали значних зусиль до загальної справи.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

У присутності міліції “зайці” стають людьми

Служба приміських перевезень розіслала у локомотивні депо залізниць телеграми, які зобов'язують машиністів робити відмітку про супровід електро- та дизель-поїздів приміського сполучення в маршрутних листах працівників Лінійного управління на Львівській залізниці УМВС на транспорті винятково на кінцевих станціях поїздів. Це робиться для того, щоб встановити контроль за тим, як працівники транспортної міліції супроводжують приміські поїзди.

– Ми не стверджуємо, що працівники транспортної міліції не супроводжують поїзди приміського сполучення до кінцевих станцій, таких випадків не було зафіксовано, – говорить заступник начальника служби приміських перевезень Олег Мізюнов. – Але ми вирішили, що такі заходи контролю з боку залізниці не будуть зайвими. А вже, якщо залізниця платить транспортній міліції за супровід поїздів, то вона має право вимагати від правоохоронців якісного виконання цих функцій.

Аби дізнатися про обов'язки супроводу міліції при виконанні своїх обов'язків і про те, чи можуть міліціонери не доїхати до кінцевої станції, ми звернулися до командира роти із забезпечення супроводу поїздів та охорони правопорядку на вокзалі станції Львів Богдана Корніцького:

– Ми узгоджуємо графік супроводу поїздів із моторвагонним депо Львів. Супроводжуємо ті приміські поїзди, у яких трапляється найбільше випадків пошкодження залізничного майна, – розпочав Богдан Корніцький. – Таким напрямком є мостиський. Під час прямування приміського поїзда міліціонери ходять вагонами і стежать за правопорядком. Якщо фіксуємо порушення, то складаємо відповідні акти. Зокрема, за побиття вікон, розпивання алкогольних напоїв, порушення громадського спокою, торгівлю та куріння в тамбурах. Також супровід допомагає провідникам та ревизорам, стежить, щоб проти них не було вчинено протиправних дій. Тому в потягах, де є супровід, значно рідше пошкоджують залізничне майно, а пасажири “охочише” платять за проїзд.

Богдан Корніцький заперечив те, що міліціонери можуть вийти із приміського поїзда, не доїхавши до кінцевої станції.

– Річ у тім, що у правоохоронців є

маршрутний лист, у якому зазначено початкову і кінцеву станції прямування супроводу. У цьому листі має поставити підпис машиніст поїзда, а правоохоронці зобов'язані розписатися в маршрутному листі машиніста. Якщо в маршрутному листі вказано станцію, до якої повинен прямувати супровід, то можете бути впевнені, що він там буде, – підсумував правоохоронець.

Щоб перевірити сказане, ми опитали провідників та машиністів приміських потягів. Молодий провідник, який не захотів назвати своє прізвище, розповів, що він працює у поїздах переважно мостиського напрямку.

– Коли я на зміні, то міліціонери здебільшого у поїзді й періодично ходять салонами вагонів, – говорить провідник. – А вже пасажири на мостиському напрямку трапляються різні: можуть нахамити провідникам і навіть погрожувати розправою. А коли у вагоні є міліцейський супровід, то “зайці” одразу стають людьми. А такого, щоб міліціонери виходили, не доїжджаючи до кінцевої станції, я не пригадую.

Схожі відповіді ми почули ще від шести провідників та машиністів поїздів. Щоправда, всі вони чомусь відмовилися представитися і говорити на диктофон.

Дмитро ПЕЛИХ

Зсув ґрунту поблизу вокзалу в Чернівцях

Зсув ґрунту, який нещодавно стався у привокзальній частині Чернівців, викликав неабияке занепокоєння у залізничників. Фахівці Львівської залізниці встановили, що деформація ґрунтових мас поблизу залізничного вокзалу в Чернівцях сталася через проведення будівельних робіт приватною фірмою «Роксолана ЮМВ», яка має намір напроти вокзалу звести торгово-побутовий комплекс.

Фірма розпочала будівельні роботи у липні 2007 року. Станом на сьогодні на будівельному майданчику зведено залізобетонну стіну довжиною 45 м та висотою 2,8 м. Загальна відстань від будівлі вокзалу до новозбудованої стінки становить близько 50 м. Тривогу викликає той факт, що наразі немає можливості

встановити конструкцію фундаменту побудованої залізобетонної стіни, оскільки будівельний майданчик засипаний гравієм, завезеним для ліквідації наслідків зсуву.

У житловому 4-квартирному будинку по вул. Гагаріна, 25, який знаходиться на балансі залізниці, та в будівлі

вокзалу конструктивних ушкоджень наразі не виявлено. Проте, при подальшій деформації ґрунту, враховуючи рельєф місцевості, ситуація може змінитися і її наслідки матимуть значний вплив на стан як житлового будинку, так і залізничного вокзалу. Тому Львівська залізниця звертається і до місцевої влади, і до підприємців, з вини яких стався зсув, з проханням якомога швидше усунути загрозу для навколишніх будівель та стримати можливу подальшу деформацію ґрунтових мас.

Прес-центр Львівської залізниці