

# Реальної роботи, а не паперових звітів

потребує підготовка до зими

У вівторок начальник залізниці Михайло Мостовий провів селекторну нараду з підготовки до зими. «Ця пора не приходить несподівано, всі ми знаємо, що за літом іде осінь, а потім – зима. Тому, як кажуть в народі, треба готувати сани влітку», – наголосив Михайло Васильович і зажадав від керівників дирекцій, служб, відокремлених підрозділів надати перевагу реальній роботі, а не паперовим звітам.

За минулі роки на багатьох будівлях було переобладнано плоскі дахи на шатрові, тому в планах з підготовки до осінньо-зимового періоду 2008-2009 рр. пере-

дбачено менший обсяг робіт. Нині треба ремонтувати 30 272 метри квадратних покривель, що на 552 метри квадратних менше, ніж торік. Поменшало виробничих котелень, які потребують підготовки, оскільки багато виробничих приміщень переведено на електричне опалення.

Михайло Мостовий нагадав керівникам, що на складах служби матеріально-технічного постачання є необхідні матеріали для ремонту, а також зимовий спецодяг та зимове спецвзуття, тож не слід зволікати, а одразу ж цього тижня завчасно подати заяву.

На селекторній нараді йшла мова про належну увагу до першозимників, запаси вугілля для котелень і пасажирських вагонів та про його якість, адже у червні довелося повернути відправнику 20 вагонів з вугіллям через завищену зольність.

«Тривожить стан і наших, і чужих під'їзних колій, – наголосив Михайло Васильович. – Треба ретельно готувати транспортні засоби, в яких перевозяться небезпечні вантажі. Про це ми повинні пам'ятати, згадуючи минулорічну ситуацію на станції Ожидів, до якої, на щастя, залізничники не були причетні».

Серед інших запланованих робіт, які належить виконати під час підготовки господарства до осінньо-зимового сезону, начальник залізниці назвав ремонт і обладнання електрообігрівом та пневмообдувкою стрілочних переводів. До речі, цього року передбачено облаштувати електрообігрівом стрілочні переводи на високогірних станціях Сянки та Лавочне, куди зима приходить найшвидше і триває найдовше.

Орися ТЕСЛЮК

## Вітаємо з нагородами

Наказом Генерального директора Укрзалізниці Василя Мельничука за багаторічну сумлінну працю на залізничному транспорті, вагомий особистий внесок у його розвиток, високий професіоналізм і творчу ініціативу при вирішенні виробничих питань нагороджено:

Знаком «Почесний залізничник» – ОЛЕКСІЯ Ігоря Михайловича, начальника відокремленого підрозділу «Служба матеріально-технічного постачання».

\* \* \*

7 липня 2008 року старший шляховий майстер першої виробничої дільниці Стрийської дистанції колії Михайло Кондур виявив несправності у поїзді, який слідував через станцію Пісочна, та вжив заходів щодо їхнього своєчасного усунення.

Наказом начальника ДТГО «Львівська залізниця» Михайла Мостового за пильність та добросовісне виконання своїх посадових обов'язків відповідно до «Положення про одноразове заохочення працівників залізниці за виконання особливо важливих виробничих завдань» премійовано в розмірі 1000 гривень – КОНДУРА Михайла Миколайовича, старшого шляхового майстра першої виробничої дільниці Стрийської дистанції колії.

## Охорона праці: байдужість призводить до біди

Ситуація із охороною праці на залізниці завжди у центрі уваги, адже йдеться про найважливіше – людське життя, яке через неухильність чи недбалість за одну мить можна втратити. За перше півріччя цього року на виробництві травмовано 14 працівників, з них двох – смертельно (в колійно-машинній станції-125 Дубляни та Львівському центрі механізації колійних робіт у Глибочку Великому). Один – із інвалідним наслідком у Самбірській дистанції колії. Торік показник травматизму за аналогічний період становив 19 осіб, зокрема, було два групові випадки, з них один зі смертельним наслідком, п'ять – із інвалідним.

Найбільше випадків травматизму трапилося в господарствах: колії – п'ятеро травмованих, двоє з них – смертельно; локомотивному, пере-



везень, електропостачання – по два випадки виробничого травматизму; у пасажирському, будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд, комерційної роботи та маркетингу – по одному.

За висновками роботи комісії із розслідування нещасних випадків серед причин травматизму – невиконання вимог інструкцій із охорони праці, порушення трудової та виробничої дисципліни, травмвання внаслідок протиправних дій інших осіб, порушення правил дорожнього руху. За результатами розслідування 23 працівникам оголошено

догани, троє посадових осіб звільнені з посад. Потерпілим та членам родин загиблих працівників надано матеріальну допомогу. Крім цього, Фонд соціального страхування від нещасних випадків на виробництві надав потерпілим всі види відшкодування згідно з чинним законодавством.

Протягом шести місяців спеціалісти служби охорони праці провели комплексні, цільові та раптові перевірки стану охорони праці у відокремлених підрозділах господарств локомотивного, будівельно-монтажних робіт, електропостачання, комерційної роботи і маркетингу, пасажирського, перевезень, колії, вагонного, воєнізованої охорони. Проведено раптові перевірки деяких відокремлених підрозділів Львівського, Чернівецького, Ковельського, Івано-Франківського, Ужгородського вузлів, лінійних станцій. Загалом на залізниці провели 13190 пе-

ревірок із охорони праці, з них спеціалісти служби охорони праці – 97. Видано 2519 приписів, служба охорони праці встановила контроль за їхнім виконанням.

За результатами перевірок зупинили або заборонили експлуатацію 523 машин, механізмів, устаткування, інших засобів виробництва. Виявлено 43 527 порушень вимог нормативно-правових актів із охорони праці. За порушення нормативних актів із охорони праці протягом 6 місяців 2008 року до дисциплінарної відповідальності притягнуто 305 працівників, оголошено догани 297 особам, з них п'ять доган посадовим особам оголосив начальник залізниці. Протягом першого півріччя служба охорони праці підготувала 18 наказів і вказівок, спрямованих на покращення роботи з охорони праці на залізниці.

Микола ПАЙОНЧКІВСЬКИЙ, начальник служби охорони праці

10 липня працівники служби приміських пасажирських перевезень та перонні контролери провели перевірку на приміському вокзалі станції Львів та в електропоїзді №6117 Львів-Мостиська проїзду залізничників у приміських поїздах. У результаті було виявлено 31 особу, яка не мала форми №4. Під час спроби пройти через турнікети виявлено 20 осіб та безпосередньо в поїзді – 11. За інформацією служби приміських пасажирських перевезень, порушниками виявились:

М. І. Янишин, машиніст моторвагонного депо Львів, Л. М. Готра, прийомоздавач станції Глибочка (Львівська дирекція залізничних перевезень), Я. Є. Гловацький, машиніст крана локомотивного депо Львів-Захід, І. С. Курдина, гравер Львівської механізованої дистанції вантажно-розвантажувальних робіт, І. С. Панів, завідувачий виробництвом локомотивного депо Львів, С. М. Петик, оператор копіювальних машин центру науково-технічної інформації і бібліотечно-бібліографічного обслуговування, В. П. Голейко, вантажник Львівської механізованої дистанції вантажно-розвантажувальних робіт, В. І. Тураш, запасна чергова Львівської дирекції залізничних перевезень, Д. М. Груник, машиніст крана локомотивного депо Львів, Х. М. Ваць, Львівський технікум залізничного транспорту, Р. Р. Степанюк, Б. Я. Пушкар, В. С. Щирба, З. С. Прокопів, В. С. Дудко, Т. В. Андрушко, І. Ю. Малешко, А. В. Грица, В. І. Добуш — працівники Львівського локомотиворемонтного заводу, О. П. Процик, начальник відділу адміністрування систем управління базами даних ІОЦ, Ю. З. Коваль, помічник машиніста локомотивного депо Львів, І. І. Криворука, технік відділу капремонт колії ДП «Львівтранспроект», Л. М. Михайлюк, чергова по переїзду Ходорівської дистанції колії, Г. К. Старостяк, колишня працівниця вагонного депо Клепарів, пенсіонерка, І. М. Палюх, коваль пасажирського вагонного депо Львів, Я. П. Триник, монтер колії Львівської дистанції колії, В. Л. Вітвіцький, муляр Львівської дистанції колії, Г. С. Зьобер, товарний касир станції Мостиська-II, Д. П. Сидорко, комірник станції Клепарів, С. Ф. Піх, прибиральник пасажирського вагонного депо Львів, М. Є. Тиндик, мійник вагонів пасажирського вагонного депо Львів,

Також в електропоїзді Львів-Мостиська було вилучено посвідчення №037521, чинність якого викликано сумніви, видане відділом кадрів пасажирського вагонного депо Львів на прізвище Шот Роман Григорович, та приміський квиток форми № 4, виданий квитковим бюро Львів 18 лютого 2004 року на те ж прізвище.

## “ЗАЙЦІ” ІЗ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПОСВІДЧЕННЯМИ

Закінчення. Поч. на 1 стор.

У свою чергу, працівники служби приміських пасажирських перевезень разом із перонними контролерами провели перевірку на приміському вокзалі станції Львів та в електропоїзді №6117 Львів-Мостиська щодо проїзду у приміських поїздах працівників залізниці без форми №4. На цій перевірці побував і наш кореспондент.

На привокзальній території далеко чути, як із гучномовця лунає інформація про те, що підставою для проїзду у приміському транспорті є квиток, який пасажир повинен зберігати до кінця поїздки. Безквиткові пасажирів не мають права проїзду, за відсутності квитка з них стягується штраф... Більшість пасажирів прямували до кас за квитками, але дехто відразу йшов до турнікетів. Працівники служби приміських пасажирських перевезень та квиткові перонні контролери почали перевірку.

На годиннику – 16.55, перші залізничники поспіхом проходять через турнікети і потрапляють просто до контролерів, які перевіряють наявність залізничного посвідчення, форми №4 або квитка на проїзд. Зрозуміло, що ця процедура сподобалася не всім залізничникам, дехто обурювався і нарікав на те, що, замість ловити “зайців” серед пасажирів, узялися за своїх. Та контролери спокійно і методично робили своє – ретельно перевіряли наявність документів, які дають право проїзду у приміських поїздах. Особливо дратувалися працівники залізниці, коли їх запитували про підстави перебування на вокзалі у робочий час. Хтось відповідав, що відпросився у керівника на кілька хвилин раніше, хтось рівно о п'ятій доводив, що робочий день уже закінчився. Найбільше, звичайно, дратувалися ті залізничники, які не мали форми №4. Після п'ятої години залізничники масово почали проходити через турнікети, у багатьох випадках пред'являючи тільки посвідчення, яке, до речі, не дає права на безкоштовний проїзд у приміському залізничному транспорті. Саме ці пасажирів нас і цікавили.

– Ви знаєте, що посвідчення не дає права на безкоштовний проїзд? – запитували контролери таких залізничників.

– Знаю, – майже завжди відповідали ті.

– А чому ж тоді квитка в касі не береде? – запитували далі.

На це один залізничник відповів цілком відверто: «А для чого брати квиток, якщо можна задарма проїхати!»

Втім, більшість залізничників пояснювала відсутність форми №4 тим, що її ще виробляють чи просто забули вдома. Та переважно стверджували, що неодноразово зверта-

лися до свого керівництва з цього питання, але досі форми не отримали. А один залізничник, здається, перебуваючи на підпиту, взагалі сказав, що 42 роки працює на залізниці й не знав, що потрібно випускати форму №4. Його, як і ще 20 залізничників, відправили до каси за квитком. Але він не дослухався до поради контролерів, а розштовхавши їх, намагався потрапити на перон.

– Прикро, що деякі залізничники демонструють іншим пасажирам приклади неповаги до контролера, ігнорування правил користування залізничним транспортом, що з контролером чи провідником можна сперечатися, кричати і не платити за проїзд, – говорить заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Олег Мізюнов. – Подібні ситуації досить часто виникають у приміських поїздах. За те, що провідниця пропонує оплатити проїзд, її можуть вилаяти, і вона, ясна річ, нічого не вдіє з такими пасажирами.

Після перевірки проїзних документів на вокзалі було вирішено зробити це ще на шляху прямування поїзда №6117 Львів-Мостиська. Вже у першому вагоні виявили залізничника, який не мав відповідних документів. У наступному вагоні контролери виявили та вилучили посвідчення, у якому було виправлено дату чинності. А форма №4 була видана ще у 2004 році.

Здивувала ситуація, коли провідниця звернулася за допомогою до ревізора, бо в одному з вагонів їхали батько із сином. У батька було лише посвідчення працівника залізниці, а у сина – жодних документів. Батько не платив ні за себе, ні за сина. Після суперечки їм таки довелося заплатити за проїзд.

Гостро реагували на перевірку колійники. Не маючи форми №4, вони навідріз відмовлялися платити. Дехто з них відмовлявся навіть показати посвідчення. Усе це супроводжувалося брутальною лайкою на адресу провідників і ревізорів.

Вважаємо, що такі перевірки потрібні й надалі. Вони мають значний виховний вплив не лише на працівників залізниці, а й на решту пасажирів. Порядок у домі починається з господаря, і цей вислів у повному обсязі стосується залізничників, які щодня є пасажирями приміських поїздів. Побачивши, як чітко і жорстко відбувається “розмова між своїми”, інші пасажирів справно платили за проїзд, і серед них не виявилось нікого, хто б відмовився від оплати. Навіть ті, хто узяв квиток до першої зони, але фактично їхав далі, доплачували без суперечок.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора