

ЯКБИ У ПОЇЗДІ БУЛО ДОРОЖЧЕ, НІЖ У КАСІ

Аби задарма або за півціни проїхати у приміському залізничному транспорті, дедалі більше пасажирів відмовляється брати квитки у касах. Це набуло такої масовості, що 4-5 провідників не завжди встигають вчасно обілетити та перевірити квитки на шляху слідування поїзда. Тому служба приміських пасажирських перевезень залізниці вирішила повернути пасажирів до кас. Чи вдалося це зробити? Відповідь на запитання дав експеримент, проведений 23 липня під час слідування поїзда підвищеної комфортності Львів – Трускавець.

За задумом квитки на ранкову трускавецьку електричку підвищеної комфортності реалізувалися виключно у касах. Про це пасажирів інформували на вокзалах, де зупиняється електричка. Поряд із цим працівники вокзалів намагалися не допустити безквиткових пасажирів на перони. На шляху слідування на станціях виходили і перонні (квиткові) контролери, які не допускали безквиткових пасажирів до поїзда на зворотному шляху.

На жаль, такі заходи жорсткого контролю на станціях не дали бажаного результату: від Львова до Трускавця провідники обілетили 82 пасажирів. Це при тому, що заселеність поїзда становила всього 20 відсотків.

– Нині, як і щодня, окрім вихідних, велика кількість безквиткових пасажирів, – говорить провідниця Марія Деробик. – Це при тому, що на вокзалах не допускали безбілетних пасажирів до поїзда. Ми можемо уявити, скільки їх буде у п'ятницю та неділю, коли заселеність поїзда становитиме 100 і більше відсотків.

І справді, на вокзалах було перекрито всі шляхи вільного проходження на перони. Біля дверей, які ведуть до посадочних платформ, стояли працівники вокзалу і перевіряли наявність квитків. Якщо білетів не було – відправляли до кас. Але пасажирів таки знаходили шляхи безквиткового проходження до електрички. Дехто перелазив через паркан, хтось



коли до мене провідник підійде, то логічно, що квиток у поїзді мав би коштувати дорожче, – каже пані Марія. – Але якщо це буде запроваджено на практиці, я намагатимуся брати квитки в касі.

Такої ж думки була більшість пасажирів, хоча дехто зауважував, що є такі пасажирів, які постійно платять у поїзді дві гривні, то вони й надалі платитимуть стільки ж. Утім, це вже завдання ревізорів, вони мають стежити за такими пасажирами.

І вони стежили. На зворотному шляху провідники вже в поїзді не обілетували пасажирів. А вже ж на вокзалах постійно лунає оголошення про те, що квитки реалізуються лише через каси, до того ж на кожній станції – по двоє перонних (квиткових) контролерів, які не допускали до посадки безбілетних пасажирів.

Тому вже після станції Стрий ревізори почали перевіряти наявність квитків. Результати перевірки не забарилися. Досить швидко ревізори виявили безбілетного пасажирів, який їхав зі Стрия до Львова. Він намагався переконати ревізорів, що просто прийшов собі і сів у поїзд. На ревізорів його аргументи не мали жодного впливу, і довелося йому заплатити штраф. Ще шість пасажирів відмовилися платити штраф, і їх висадили у Миколаєві-Дністровському.

Не обійшлося й без конфліктної ситуації, у якій ревізори ледь не виявилися потерпілими. Заплативши штраф, пасажирка заховала квитанцію до гаманця й забула про неї, а потім почала кричати до ревізорів, що вони її обікрали – гроші взяли, а документа не дали. На захист галасливої пасажирки одразу стало піввагона. Спалахи фотокамери і відеозйомка дещо втихомирили обурену юрбу. Забудькувата пасажирка невдовзі знайшла квитанцію. Але ставлення пасажирів цього вагона до ревізорів не покращало.

– У такі ситуації ми потрапляємо мало не щодня, – говорить ревізор-інструктор з контролю пасажирських поїздів Роман Шпинда. – І ситуація не зміниться доти, доки пасажир не відчуватиме, що неодмінно буде притягнений до відповідальності. А ревізор повинен бути впевненим, що його надійно захищає закон. Потрібно, щоб ми мали реальний зв'язок із правоохоронними органами, щоб у разі потреби вони захистили ревізора. А зараз, коли ревізор потрапляє в отаку халепу, ми зв'язуємося з машиністом, машиніст із черговим по станції, а той звертається до міліції. І невідомо, чи вийде той міліціонер до поїзда, чи ні. А буває так, що міліція відверто розписується у своєму безсиллі, каже, що з цим пасажиром нічого не може вдіяти – не має на це повноважень і ще додає: "От якби цей пасажир вас побив, то у нас з'явилися б підстави..."

Штраф повинен бути фіксованим і меншим. Теперішній розмір штрафу – десятикратна вартість квитка – це надто велика сума.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора



потрапляв на перони, проходячи через колії.

За словами заступника начальника служби приміських пасажирських перевезень залізниці Олега Мізонова, нині багато пасажирів, що хитрують. Одні перестрибують через паркани, інші беруть квитки тільки до першої зони або взагалі відмовляються платити. До того ж, через велику заселеність, провідники не завжди встигають обілетити пасажирів. Поставити ж провідника в кожному вагоні нема змоги.

– Олеже Миколайовичу, нині для того, щоб не допустити безквиткових пасажирів у поїзди, залучено велику кількість працівників залізниці, але це не дає потрібних результатів. Може, є якісь інші шляхи, щоб змусити пасажирів купувати квитки у касах?

– Я вважаю, що найкраще це завдання вирішить різниця в цінах на квитки, які придбані у вокзальних касах і безпосередньо в поїздах. У поїзді квиток повинен коштувати дорожче. Це нескладно зробити, слід вважати, що реалізація квитків у поїзді є послугою, за яку треба платити додатково. Вважаю, що вартість такої послуги повинна бути фіксованою, щоб вона не залежала від дальності поїздки. За нашими попередніми підрахунками, ця послуга повинна коштувати приблизно 30 копійок.

Законодавча база дозволяє це зробити. Для запровадження такої послуги треба перепрограмувати касові апарати. Підприємство, яке обслуговує наші касові апарати, хоче за цю роботу близько 650 тисяч гривень. Це недешево. За нашими підрахунками, такі витрати окупилися б приблизно за 14 місяців.

– А як бути з пасажирами, які сідають на зупинках, де нема квиткових кас? А вже їм доведеться мимоволі платити за квитки більше.

– Ми цю ситуацію передбачили. Просто касовий апарат вартість послуги буде проводити окремою операцією, тобто окремим квитком. Якщо каси нема, то пасажир цю послугу не оплачує. Помилки не може бути, якщо пасажир має квиток, скажімо, з Дрогобича, але не оплатив за додаткову послугу, це вже питання до ревізорів, які мають з'ясувати, у чому справа.

Пасажирів на цю пропозицію відгукнулися позитивно. Наприклад, пані Марія добиралася на роботу з Миколаєва до Дрогобича щодня. Каже, що не завжди вдається взяти квиток у касі. Причини різні: інколи не встигає, інколи просто не хоче стояти в черзі. Та й для чого стояти в черзі, якщо все одно в поїзді підійде провідник і продасть квиток.

– Якщо я не стою в черзі, а йду займаю місце і чекаю,

Є форма №4 – нема проблем...

28 та 29 липня працівники служби приміських пасажирських перевезень та перонні (квиткові) контролери здійснили чергову перевірку наявності проїзних документів у працівників залізниці на зупиночному пункті 5-ий парк та приміському вокзалі станції Львів, а з 28 липня по 1 серпня такі перевірки проходили по всіх дирекціях залізниці. У результаті цих заходів було виявлено 53 залізничники, які їхали без документів, що дають право на безкоштовний проїзд у приміському дизель- та електротранспорті.

За інформацією сектору безкоштовних перевезень з 11 по 31 липня в структурних підрозділах залізниці видано 266 проїзних документів форми №4 для безкоштовного проїзду в поїздах приміського сполучення. Зараз робота з видачі проїзних документів проводиться у дирекціях.

За інформацією служби приміських пасажирських перевезень порушниками виявилися:

Львівська дирекція: С.П. Ільків та Ю.Б. Балянда, слюсар та слюсар-електрик Львівського локомотиворемонтного заводу, Ю.Б. Дубів та Л.М. Малюкова, провідники вагонів Львівського пасажирського вагонного депо Львів, М.Ф. Дуб, слюсар-сантехнік служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд, М.А. Костик, прибиральник станції Мостиська-II, І.І. Тренду, слюсар моторвагонного депо Львів, Ю.І. Куціль, поїзний механік Львівського пасажирського вагонного депо Львів, Г.В. Лобора, медсестра дорожньої стоматологічної поліклініки станції Львів, І.М. Романюк, оператор котельні локомотивного депо Львів-Захід та І.І. Михасів, кухар клінічної лікарні Львівської залізниці.

Тернопільська дирекція: В.Г. Рева, працівник пасажирського вагонного депо Тернопіль, О.Т. Коваль та Н.Ф. Канемось, працівники ВТФ ЗАТ "Інтертранс", М.С. Сточанський, Л.Й. Кулик та О.Б. Різничок, відповідно зварник, маляр та емульсовар Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №2, А.Б. Герета та Р.А. Шпак, помічники машиніста локомотивного депо Тернопіль, П.В. Сліпчинський, сторож Тернопільської дистанції колії, Н.В. Беднарська, О.П. Мельник та М.П. Рижа, провідники пасажирського вагонного депо Львів, І.А. Якименко, Б.Я. Янгел, І.С. Майбарський та В.С. Мельник, механіки Тернопільської рефідпльниці, Л.З. Михальчук та С.М. Парасюк, оглядач та слюсар вагонного депо Тернопіль, В.М. Смачило, сторож Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №2.

Рівненська дирекція: В.Б. Дмитрук, П.В. Соколов та А.М. Юрист, оператор дефектоскопічного візка та монтери колії Сарненської дистанції колії.

Івано-Франківська дирекція: М.М. Луцький, працівник Івано-Франківської дистанції колії, О.В. Михайлишин, працівник Івано-Франківської відділкової лікарні, П.Я. Рижняк, працівник Івано-Франківської дистанції сигналізації і зв'язку, І.М. Ковтуняк, В.П. Дем'янчук, П.В. Барлотецький, працівники Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №4, І.М. Архип, В.Я. Інаткіна, працівники вагонного депо Чернівці, В.В. Мурмалюк, працівниця вокзалу Чернівці, М.М. Березовський, працівник ВП "Чернівецький відділ матеріально-технічного постачання", М.В. Голинський, працівник локомотивного депо Коломия, О.В. Яков'як, працівник Івано-Франківської санепідемстанції.

Чотири посвідчення та форму, у яких закінчився термін дії, вилучено відповідно у І.В. Кириакі, працівника вагонного депо Чернівці, О.І. Сабатової, працівниці вузлової лікарні Чернівці, Б.Б. Гасаца, працівника Івано-Франківської дистанції сигналізації та зв'язку, В.Д. Аграгіна, працівника локомотивного депо Чернівці та у Р.М. Назарука, працівника локомотивного депо Коломия.

Ужгородська дирекція: В.В. Пастернак, працівник колійної машинної станції № 125, С.С. Товт, столяр вагонного депо Ужгород, а також вилучено посвідчення на прізвище Г.Г. Товт, вантажника ТЗОВ "Термінал Карпати", термін дії якого закінчився ще 31 грудня 2004 р.

ВІДОКРЕМЛЕНИЙ ПІДРОЗДІЛ "ТЕХНІЧНА ШКОЛА" ДТГО "ЛЬВІВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ" ПРОВОДИТЬ ПРИЙОМ СЛУХАЧІВ НА ПЛАТНЕ НАВЧАННЯ НА 2008-2009 НАВЧАЛЬНИЙ РІК ЗА ПРОФЕСІЮ:

провідник пасажирських вагонів з ГАРАНТОВАНИМ ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯМ У ПАСАЖИРСЬКЕ ВАГОННЕ ДЕПО ЛЬВІВ

**Форма навчання – денна.
Тривалість навчання – 4 місяці.
Початок навчання з 1 жовтня 2008 року.
Прийом заяв проводиться з 1 серпня 2008 року по 20 вересня 2008 року.**

**Із вступниками проводиться співбесіда.
Орієнтовна вартість навчання становить 2 800 грн.**

ПЕРЕЛІК ДОКУМЕНТІВ, ЯКІ НЕОБХІДНО ПОДАТИ У ПРИЙМАЛЬНУ КОМІСІЮ:

- 1) заява за формою – пишеться на місці;
- 2) документ державного зразка про повну середню освіту – оригінал і копія;
- 3) фотокартка розміром 3x4 см (кольорова) – 1 шт.;
- 4) медична довідка про придатність працювати провідником пасажирських вагонів (форма АКУ-22). Проходження медоглядів здійснювати у поліклініках Львівської залізниці;
- 5) паспорт і копія паспорта (1,2,11 сторінки);
- 6) копія довідки про ідентифікаційний код.

АДРЕСА ТЕХНІЧНОЇ ШКОЛИ:

м. Львів вул. Левандівська, 30 (їхати з приміського вокзалу: троллейбус № 12, маршрутні таксі № 40,53,75,91 до зупинки "Школа" (вул. Широка)

Довідки за телефоном: 226-04-91, 226-04-94, 226-04-95, 226-01-39