

# Ї дєї зñüê³ і аđăââçăі і ү і ³ă î õî đî і î р

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Ще до прибуття поїзда на приміський вокзал станції Львів, до охоронців, які стояли біля турнікетної системи, підійшла літня жіночка і стала благати, щоб вони не висаджували її з поїзда, якщо вона їхатиме без квитка, бо не має грошей, щоб заплатити за проїзд. Чоловіки у чорній формі пояснили жінці, що це не питання їхньої компетенції, оскільки, щоб сісти у поїзд їй потрібно пройти турнікетну систему, а це можна зробити лише з квитком, придбаним у касі. На що жінка відповіла, що цю перешкоду вона спробує якось обійти, головне, щоб на шляху слідування поїзда її не висадили. Не домовившись з охоронцями, жінка пішла геть... Не минуло і півгодини, як ми зустріли її знову, вже у поїзді. Вона спокійно сиділа і їла морозиво. Коли ж довелось документально підтвердити право на проїзд, почала вмовляти провідників і охоронців, щоб залишили її у спокої. Та все марно – у підсумку їй таки довелося купити квиток.

– А якщо пасажир відмовиться платити за проїзд і не захоче зійти з поїзда, якими будуть ваші дії? – поцікавився в охоронців. Утім, ні на це, ні на інші питання охоронці не відповіли, лише суворо подивилися в очі, давши зрозуміти, що на спілкування не налаштовані і коротко відповіли, мовляв йдіть і дивіться самі, як все відбувається.

Провідниця переходила з вагона у вагон, перевіряючи квитки і обіляючи пасажирів, а поруч із нею крокували двоє міцних охоронців, озброєні пістолетами, гумовими кийками та газовими балончиками

на пасах і з незворушними виразами облич. “З такими не посперечаєшся, – подумалося мені, – тут потрібно або платити, або виходити з поїзда”. Як з’ясувалося, так міркував не лише я, а й решта пасажирів – всі справно платили за проїзд. Доплачували й ті, які спочатку хотіли зекономити, взявши у касах квитки найближчої зони. Було й декілька залізничників, які пред’являли службові посвідчення. Їм також довелося платити за проїзд. Щоправда, усе це вони супроводжували такими тирадами, ніби їх незаконно позбавили місячної зарплати.

– Зауважте, це лише денний поїзд, коли залізничників у ньому мало. Цікавіше буде у вечірній електричці, – сказав один із перонних (квиткових) контролерів.

– Прикро, що пасажири сприймають провідників, як найлютіших ворогів, – говорить інструктор провідників моторвагонного депо Львів Надія Юськів. – А ще гірше, що досить часто цими пасажирами є самі залізничники. Пасажири повинні зрозуміти, що за послуги, які надає залізниця, вони повинні платити. Щиро кажучи, нам самим не надто приємно, що доводиться вдаватися до послуг охоронців і з їхньою допомогою буквально вимагати гроші за проїзд. Тоді як присутність провідників у вагонах, це вже сервіс для пасажирів, бо вони не стоять у чергах біля кас, а йдуть і займають місця у поїзді. Пасажирам потрібно навчитися сприймати провідників, як обслуговуючий персонал, як працівників, які виконують свою роботу, адже ми не для себе збираємо ті гроші – ми

на роботі, як будь-хто з них.

До речі, якраз на цьому марш-руті багато пасажирів намагаються залагодити справу “відчіпною” гривнею. А коли просиш оплатити повну вартість проїзду, то можуть і тої гривні не дати. Тому ми вирішили поекспериментувати – скористатися послугами охоронної структури. І, як показують результати перших днів експерименту, це дієвий спосіб – переважно всі пасажири справно платять за проїзд.

Я розумію, що бувають різні ситуації, але нині не той час, коли люди не можуть оплатити проїзд. У дев’яностих роках справді було багато безробітних, а нині й роботи достатньо. Хоча той, у кого грошей небагато – намагається заплатити, а відмовляється, зазвичай, гарно одягнений пасажир із золотими прикрасами тощо.

Утім, і вони з появою охоронців у приміських поїздах хodorівського напрямку почали платити. За словами заступника начальника служби приміських пасажирських перевезень – начальника відділу ремонту і експлуатації Володимира Маслія, зараз здійснюється чіткий контроль фінансових надходжень від реалізації квитків у касах і поїздах.

– Наразі ще зарано говорити про якусь конкретну цифру, але те, що надходження коштів зростають – очевидно, – говорить Володимир Маслій. – Організувавши таку систему, очікуємо збільшення коштів від реалізації квитків щонайменше на 40 відсотків.

Дмитро ПЕЛИХ

## Чисто не там, де прибирають...

### Найчастіше пасажири скаржаться на сміття у вагонах

З 25 серпня залізниця оголосила конкурс на кращий проект реформування та удосконалення системи приміських пасажирських перевезень, який триватиме до 25 вересня. Впродовж цього часу кожен пасажир може взяти участь у покращенні якості проїзду, запропонувавши своє бачення того, що потрібно зробити, аби подолати з максимальним комфортом. Авторів найкращих проектів буде нагороджено: I премія становить 5 тисяч гривень, II – 2,5 тисячі, III – 1 тисяча.

У службу приміських пасажирських перевезень уже надходять перші пропозиції. “Львівський залізничник” вирішив з’ясувати, чи влаштовує пересічних пасажирів якість проїзду у приміських поїздах? Чи відомо їм про проведення такого конкурсу? Які пропозиції щодо удосконалення перевезень вони б висловили? Із такими запитаннями ми звернулися до пасажирів приміських поїздів. Майже усі опитані погодились висловити свої зауваження, проте відмовились сфотографуватись.

Мирослав, пенсіонер:



– У вагонах дуже брудно, вікна не помиті, інколи їх неможливо відчинити. Хотілося б, щоб у вагонах потяга, наприклад Львів-Рава-Руська, у якому часто їжджу, на даху висвітлювало годину і звучало радіо. Але це, напевно, фантастика. Під лавками – пляшки, обгортки, а коли сідаєш на лавку, треба уважно дивитися, щоб ні на що не сісти.

Олена, студентка:

– Я часто їжджу електричками. Літом особливо дошкуляє спека, адже вікна у вагоні старі й більшість з них неможливо відчинити. Також я стараюсь ніколи не сісти у вагон, де є туалет, влітку там нестерпний запах, пасажири намагаються звідти втекти. Про конкурс на кращий проект удосконалення приміських перевезень я не чула. Запропонувала б якось покращити прибирання у вагонах та відремонтувати вікна.

Мирослава, охоронець:

– У потязі Львів-Рава-Руська, у якому я часто їжджу, дуже брудно. Під сидіннями лежать пляшки, папери. У цьому винні самі пасажири, які це залишають після себе. Однак стає зрозуміло, що у вагонах вчасно не прибирають. Лавки іноді трапляються поламані. Я вважаю, що, насамперед, потрібно у вагонах навести чистоту і порядок.

Наталія, викладач:

– На вихідні завжди їжджу в електричках. Мене цілком влаштовує той сервіс, який я бачу. Багато моїх знайомих, які користуються приміським залізничним транспортом, теж не мають жодних претензій. Сидіння у вагонах чисті, прибрано й у туалеті. Якщо порівняти із ситуацією п’ятирічної давності, то, безперечно, є суттєві зміни на краще. Хочу зауважити коректне ставлення до пасажирів кондукторів та контролерів, більшість із них – молоді люди, що мені імпонує. Я вважаю, що в тих умовах, які є (от подивіться, половина пасажирів – пенсіонери, які не сплачують за проїзд), залізниця докладає всіх можливих зусиль, щоб пасажири їхали комфортно.

Надія, продавець:

– Я б запропонувала, щоб у вагоні частіше прибирали. Коли я їду, то завжди помічаю, що брудно. А ще варто частіше мити вікна, а то складається враження, що їх мийуть один раз у рік.

Неля, пенсіонерка:

– Нещодавно я була у Новограді-Волинському, там приємно вразила чистота у вагонах, на вокзалі. Лавки у вагоні – чисті, ще зовсім нові. Тамтешні провідники розповідали, що вони дуже стежать за чистотою. Натомість коли я зі Львова їду на дачу електричкою, то бачу увесь цей бруд. На конкурс я б запропонувала таку пропозицію: щоб у вагонах була людина, яка б наглядала за чистотою, а відтак і за пасажирами, які сміять. Думаю, що тоді було б чистіше.

Юрій, студент:

– Щоп’ятниці їду додому з навчання і в неділю повертаюсь до Львова. Нарікань щодо проїзду у мене немає. Хоча мені набридають продавці, які торгують у поїзді. Наприклад, у п’ятницю і так багато людей, а тут ще й вони “туди-назад” один за одним ходять. Я б запропонував заборонити торгівлю.

Із пасажирами розмовляла Галина КВАС



Фото з архіву газети

## На чий совісті арештований тепловоз?

На початку вересня цього року прикрій випадок трапився на прикордонній станції Еперешке угорської залізниці, де місцеві митники затримали тепловоз та локомотивну бригаду депо Чоп у складі машиніста Івана Ситара і його помічника Анатолія Канагіна за звинуваченням у контрабанді.

Доклавши значних зусиль та залучивши до переговорів Укрзалізницю, 5 вересня Львівська залізниця, врешті-решт, змогла повернути на територію України свій рухомий склад.

Як повідомив редакції начальник локомотивного депо Чоп Василь Туряниця, у ніч з 1 на 2 вересня угорські митники затримали локомотивну бригаду тепловоза 2М62, яка привела на станцію Еперешке поїзд № 3641 та збиралася вирушити у зворотний шлях. У приміщенні митниці залізничникам було пред’явлено сумки з коробками цигарок. Загалом 10 тюків по 3 коробки у кожному на суму 9,644 млн форинтів. Угорці стверджують, що локомотивна бригада під час проїзду територією Угорщини до станції Еперешке на ходу скидала ці тюки.

Після тривалого допиту на території Угорщини локомотивну бригаду таки відпустили до України. До з’ясування усіх обставин злочину працівників локомотивної бригади понижено на посадах і переведено у плюсарі. А от за арештований тепловоз довелося сплатити чималий штраф.

За інформацією прес-центру залізниці, для попередження подібних випадків у майбутньому, Львівська залізниця виступила з ініціативою щодо передачі роботи з вивезення поїздів на територію Угорщини угорським залізничникам із залученням їхнього рухомого складу. Вивільнені локомотиви можна буде задіяти на внутрішньому сполученні, де їх продуктивність у сім разів вища, аніж у прикордонному сполученні. Стосовно вивільнених локомотивних бригад буде прийнято окреме рішення. Що ж стосується працівників залізниці, які заради власної наживи нехтуватимуть своїми посадовими обов’язками і тим завдаватимуть шкоди авторитету залізниці і країни в цілому, то після проведення службового розслідування щодо спроби провезти контрабанду в разі доведення їхньої вини, їх одразу звільнять із роботи без права поновлення, а справу передаватимуть у правоохоронні органи.

Олександр GERШУНЕНКО

## Під шлаком – китайські цигарки

Контрабандні 1000 пачок сигарет китайського виробництва нещодавно виявили у пасажирському парку станції Батьово. Два пакунки, які були заховані під рамою в одному з піввагонів, знайшов 5 вересня під час перевірки складу поїзда стрілецько-пожежної команди ст. Батьово Василь Чернянчук. Вагон, навантажений шлаком, слідував із Дніпропетровська у Халмеу (Румунія). Про цей інцидент повідомлено в лінійний відділ міліції на станції Чоп.

Згідно з вказівкою начальника залізниці, стрільця Василя Чернянчука за виявлену контрабанду заохочено грошовою винагородою у розмірі 1 тис. грн.

## Румунський локомотив віз контрабанду

За повідомленням прес-центру залізниці, 9 вересня цього року близько 16 год. на українсько-румунському прикордонному переході Дяково-Халмеу митна служба України затримала за перевезення контрабанди локомотив та машиніста румунських залізниць. Локомотив № 48605 із п’ятьма порожніми піввагонами прямував від станції Дяково (Україна, Закарпатська область) до станції Халмеу (Румунія). На кордоні двох держав, згідно із технологією передачі поїздів, було проведено його митний догляд, під час якого українські митники у локомотиві виявили два з половиною ящики цигарок. Поїзд було тимчасово затримано і повернено на станцію Дяково. Стосовно румунського машиніста складено протокол про порушення митного законодавства України (приховування незадекларованого, тобто контрабандного, вантажу).