

“Зменшилась кількість серйозних інцидентів”

Проте побільшало транспортних подій з технічних причин

Аналіз стану безпеки руху поїздів і автотранспорту в господарствах залізниць за дев'ять місяців 2008 року засвідчує незначне зменшення кількості транспортних подій порівняно з аналогічним періодом минулого року. Стан безпеки руху у господарствах залізниць за звітний період коментує заступник начальника залізниць – головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген ТАЛОХА.



– Загалом кількість транспортних подій зменшилась на одну і становить 72 випадки. Зменшилась кількість серйозних інцидентів (1 проти 3), кількість дрібних інцидентів залишилась на рівні минулого року, але збільшилась кількість порушень (24 проти 22). Варто звернути увагу на те, що значно зросла кількість транспортних подій, що сталися з технічних причин і, водночас, зменшилась кількість випадків, причиною яких був людський чинник.

Зростання кількості транспортних подій за дев'ять місяців цього року зафіксовано в господарствах перевезень (2 проти 1), локомотивному (36 проти 28), сигналізації та зв'язку (3 проти 1), комерційної роботи та маркетингу (3 проти 1) та в господарстві приміських пасажирських

перевезень (1 проти 0). На 7 випадків вдалося скоротити кількість транспортних подій в господарстві електропостачання, на 5 випадків їх поменшало у вагонному господарстві, на 2 та 1 випадок менше відповідно у пасажирському та колійному господарствах.

Внаслідок усіх транспортних подій, що трапилися впродовж дев'яти місяців цього року, залізниця завдала матеріальних збитків на суму 33 496 грн, винні відшкодували усі збитки в повному обсязі.

Найбільш нестабільним стан безпеки руху залишається у локомотивному господарстві, де транспортні події становлять 50 відсотків від загальної кількості по залізницю. 84 відсотки усіх випадків, зафіксованих у локомотивників, трапилися через грубі порушення технології ремонту при виконанні ПР та ТО. Однією з головних причин, яка сьогодні негативно впливає на стан безпеки руху не лише в локомотивному, а й в інших господарствах залізниць є незворотний процес старіння рухомого та тягового рухомого складу. Серед інших причин – недостатнє забезпечення локомотивних депо запасними частинами. За дев'ять місяців депо централізовано отримали запчастин на суму 17 852 грн, що становить приблизно 42 відсотки від найнеобхіднішого. Для проведення осіннього комісійного огляду ТРС та МВРС локомотивною службою було замовлено 157 найменувань запасних частин, матеріалів та обладнання. За 9 місяців виконання замовлення становить лише 32 відсотки. Крім того, через відсутність перехідного запасу ТРС в локомотивних депо значно зменшується час на виконання технічного обслуговування та поточних ремонтів, що негативно впливає на якість проведення ТО та ПР.

Подібна проблема і у вагонному господарстві залізниць. Неякісне технічне обслуговування вагонів у складах на ПТО відбувається внаслідок недотримання технологічного часу на техобслуговування. Як приклад, працівники станції Львів за одну годину для технічного обслуговування неодноразово пред'являють 5-6 складів вагонів. При цьому, згідно з технологічним процесом, працівники ПТО одночасно можуть обслуговувати не більше трьох поїздів поспіль (55 хв. на один поїзд усталеної довжини).

На крайній низькому рівні здійснюється забезпечення запчастинами, комплектуючими та матеріалами підрозділів пасажирського господарства залізниць – ПТО та ремонтних цехів депо. Постачання нових запчастин та вузлів незначне.

У господарстві колії станом на 29.09.2008 на головних коліях нерозрядженими залишаються 37 026 “кущів” непридатних шпал, також 1 672 “кущі” із п'ятьма непридатними шпалами підряд та 205 “кущів” із шістьма та більше. Такі недоліки зафіксовано на перегонах Яремча-Делятин-Надвірна Івано-Франківської дистанції колії, Стрий-2-Гаї Верхнь-Дрогобич Стрийської дистанції колії, Тячево-Тересва-Солотвино-2 Хустської дистанції колії. Також експлуатуються стрілочні переводи з “кущовою” непридатністю брусів. На головних коліях зафіксовано 201 такий “кущ”, із них 41 з п'ятьма та більше непридатними брусами, як-от на станції Чоп Ужгородської дистанції колії.

Попри суттєве зменшення кількості транспортних подій за звітний період, у господарстві сигналізації і зв'язку зафіксовано низку недоліків. Зокрема, неякісне виконання планово

попереджувальних ремонтів, несвоєчасний збір і виїзд на місце аварійно-відновлювальних робіт тощо. З 11 870 опор контактної мережі (з терміном служби понад 40 років) проведено діагностування тільки 5 922 опор (що становить 50%). Підрозділи служби не забезпечені приладом УК14-01 для проведення діагностики опор. На даний момент із запланованих шести отримано лише два прилади.

Є позитивна тенденція до зменшення аварійності на залізничних переїздах. Кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за дев'ять місяців цього року порівняно з аналогічним періодом 2007-го зменшилась на 16 випадків (21 проти 37). Кількість загиблих внаслідок ДТП зменшилась на 2 особи (6 проти 8), поранених – на 14 осіб (3 проти 17). Попри це, основна кількість причетних до ДТП – це транспортні засоби, які належать фізичним особам, тобто водіям, що не проходять спеціальних інструктажів щодо проїзду залізничних переїздів. Крім того, усі ДТП сталися внаслідок грубого порушення водіями транспортних засобів Правил дорожнього руху. Варто також зазначити, що всі ДТП скоєні з вини водіїв автотранспортних засобів, про що свідчать акти, складені спільно з працівниками Державтоінспекції. У жодному з випадків претензій до залізниць не було.

Усі згадані та й ціла низка інших недоліків вказують на те, що в роботі з гарантування безпеки руху, ще є багато проблем, над якими необхідно працювати. Одноразові заходи чи недбале ставлення до питань безпеки руху є неприпустимими, а відтак, вимагають посиленої уваги і активної співпраці від усіх учасників процесу.

Андрій ВЕЗДЕНКО

АБОНЕМЕНТ ЕКОНОМИТЬ ГРОШІ І ЧАС

За дев'ять місяців цього року Львівська залізниця реалізувала 28 тисяч абонементних квитків. Зокрема, Львівська дирекція залізничних перевезень – 8 тисяч абонементів на проїзд у приміському залізничному транспорті, Тернопільська та Ужгородська дирекції по 7 тисяч, Рівненська – 2 тисячі та Івано-Франківська – 4 тисячі абонементних квитків. Утім, тільки зараз Львівська залізниця активно взялася до популяризації абонементних квитків.

Як повідомили у службі приміських пасажирських перевезень, уже понад два тижні у приміських поїздах та вокзалах звучить оголошення: “Шановні пасажири! З метою економії ваших грошей та часу, Львівська залізниця пропонує придбати місячні, кварталні або піврічні абонементні чи пільгові абонементні квитки на проїзд у приміському електротранспорті. В касі ви можете придбати повний абонементний квиток (без зазначення прізвища), який включає в себе вартість 40 поїздок на місяць, пільговий (іменний) – 26 поїздок та абонементний квиток вихідного дня – 14 поїздок. У касах також можна придбати студентські та дитячі абонементні квитки”. У приміських поїздах залізниць та на вокзалах розміщені рекламні оголошення про види абонементних квитків та кількість відсотків економії. А на Приміському вокзалі станції Львів не тільки розміщено рекламні оголошення. У касі №1 вже понад місяць встановлено табличку, на якій вказано: “Тут ви можете придбати абонементні квитки”.

Економія, яку пропонує пасажирові залізниця, справді відчутна. Наприклад, придбавши іменний пільговий абонементний квиток, пасажир зекономить 44 відсотки сукупної вартості квитків. А вже у цьому квитку розраховано всього 26 поїздок, пасажир може здійснити 60 поїздок. В місячному абонементному квитку економія становить 33 відсотки. Тут передбачено 40 поїздок на місяць. Економія при придбанні абонементного квитка вихідного дня

становить аж 57 відсотків. Ціна квитка дорівнює вартості 14 поїздок на місяць, а пасажир, при потребі, може здійснити вдвічі більше поїздок. До речі, за цим квитком у приміському сполученні можна їздити не тільки в суботу та неділю, а й у п'ятницю та понеділок. Студенти також можуть придбати абонементний квиток. Економія для студентів при придбанні такого квитка становить 66 відсотків.

Тож для пасажирів, які щодня змушені добиратися залізничним транспортом на роботу, абонементні квитки – значна економія коштів. Придбавши місячний абонементний квиток, пасажир позбувається ще однієї незручності – необхідності щодня стояти у черзі для придбання квитка.

А що про абонементні квитки думають пасажири? Наприклад, пані Ольга, яка кожного дня доїжджає із Щирця до Львова на роботу каже: “Абонементний квиток для мене – це і економія коштів, і економія часу. Адже через величезні затори у Львові я часто приїжджаю на вокзал безпосередньо перед відправленням поїзда. А без квитка через турнікети не пускають. Бувало, що залізювалася. Придбавши абонемент, позбулася цих клопотів”.

Студентка Тетяна каже, що їй не потрібен абонементний квиток, оскільки вона їздить додому тільки у п'ятницю, а повертається до Львова у неділю. Тож платить за проїзд тільки по студентському. “Але двоє моїх одногрупників користуються студентськими абонементними квитками, – каже моя співрозмовниця. – Вони щодня доїжджають на навчання, тож їм це вигідно”.

Пан Микола донедавна вважав, що йому не потрібен абонементний квиток, бо вдавалося через раз їздити зайцем задарма. Але тепер довелося придбати абонементний квиток, бо “зайцювати” стало важко і дорого – штрафують”.

Більшість пасажирів, які постійно користуються залізничним транспортом, позитивно відгукувалися про популяризацію абонементних квитків, мовляв, добре, що залізниця намагається створити якнайкращі умови обслуговування пасажирів.

Дмитро ПЕЛИХ

Навчання, що додають упевненості



Відповідно до наказу Генерального директора Укрзалізниць 22-23 жовтня на Львівській залізниці проведено показове навчання на тему: “Планування перевезень залізничним транспортом та технічне прикриття залізничних об'єктів”. Навчання для апарату залізниць проводилося під головуванням першого заступника Генерального директора Укрзалізниць Миколи Луханіна та начальника Спеціального управління Укрзалізниць Володимира Демиденка.

До участі в навчанні залучили представників сектору спеціальної роботи Мінтрансв'язку України, Державної спеціальної служби транспорту Мінтрансв'язку, усіх залізниць України, установ військових сполучень Міноборони України.

Під час навчання відпрацьовувалися питання залізничних перевезень з урахуванням можливих пошкоджень залізничних об'єктів: колії, ліній електропередач та інших надзвичайних ситуацій, швидкого прийняття рішень для відновлення руху на пошкоджених ділянках та організація руху обхідними шляхами.

Працівники Львівської залізници показали високий рівень знань, що стосуються підготовки залізниць до роботи в умовах надзвичайних ситуацій, високий професіоналізм при прийнятті рішень щодо вирішення завдань, які ставилися керівниками навчань, а також розробки пропозицій щодо їх вирішення.

При підведенні підсумків керівництво навчань відзначило належну та фахову підготовку документів, які були розроблені учасниками в ході навчань, відмінний стан підготовки та утримання захисних споруд для укриття працівників управління залізниць та станції Клепарів, розумну ініціативу та якісну розробку пропозицій щодо вирішення проблемних питань.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора