

“МІНЯЮ СОВІСТЬ НА БЕЗКОШТОВНИЙ ПРОЇЗД”

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Про один з таких випадків нам розповіла касир приміської каси станції Львів, яка відмовилася пред'явити.

“Нині пенсіонери користуються пільговим проїздом у приміському сполученні, тобто мають можливість у касах брати нульові і місячні абонементні квитки, – говорить моя співрозмовниця. – І вони цю можливість використовують на 200-300 відсотків, виписуючи абонементні квитки не тільки для себе, а й для всієї своєї родини, близьких чи знайомих. Нещодавно ми випадково виявили ситуацію, коли пенсіонерка намагалася взяти абонементні квитки у двох касах, спочатку в касі №4, а потім в касі №10 (у цих двох касах можна придбати абонементні квитки). Виявилось це досить несподівано. Касирка з четвертої каси зайшла в десятку і впізнала за віконцем пасажирку, яка кілька хвилин тому отримала у неї абонемент. Так пенсіонери чинять не тільки з абонементними квитками, а й зі звичайними: на один поїзд у кількох касах виписують квитки, передаючи їх потім іншим особам”.

За словами касира, проблема полягає в тому, що квиткові касири не можуть простежити чи пасажир вже має абонемент або звичайний квиток. Тому пенсіонери у кількох касах беруть кілька квитків чи абонементів для своїх рідних чи знайомих, які без перешкод проходять через турнікети. Щодо перевірки квитків у поїзді, то провідники не витрачають час на ретельну перевірку квитків, які вже є у пасажирів, намагаючись продати якомога більше квитків тим пасажиром, які їх ще не мають. Маємо ще один приклад винахідливості “зайців”, які вперто не хочуть платити за проїзд. Який же вихід із цієї ситуації? Очевидно, у зміні програмного забезпечення, яке застосовується при придбанні квитка. Чи можна модифікувати програму так, щоб вона повідомляла касира про те, що на конкретний номер пенсійного посвідчення сьогодні вже видано квиток на цей же потяг? Мабуть, можна,

але як швидко ми зможемо відреагувати на черговий “хід” винахідливих “зайців”?

Такого програмного забезпечення Львівська залізниця поки не має, але така система вже тестується на Південно-Західній залізниці.

Ми зателефонували у службу приміських пасажирських перевезень Південно-Західної залізниці і там нам підтвердили, що така система функціонує на великих залізничних станціях у тестовому режимі.

Нам пояснили, що ця система більше орієнтована на звичайні квитки, аніж на абонементні, бо і в Південно-Західній залізниці було багато зловживань пасажирів пільгових категорій.

Тепер при отриманні пільгового квитка на приміський поїзд система запам'ятовує номер посвідчення та прізвище й ініціали пасажирки. І якщо пасажир захоче взяти в іншій касі ще один квиток на той же поїзд, чи на інший напрям, система не дозволить цього зробити. Машинна логіка проста – пасажир фізично не може їхати одночасно у двох поїздах, або в одному поїзді, але з двома квитками. Однак, якщо пасажир взяв квиток до певної станції, а з цієї станції хоче поїхати ще кудись, то система дозволить видачу квитка. Номер його пенсійного посвідчення уже знаходиться в системі, тому при отриманні квитка через день, місяць, чи більше часу касирів не потрібно наново вводити всі дані пасажирки, достатньо частини даних – система висвітлить решту інформації. Якщо ж трапиться так, що пасажирів двічі на день потрібно поїхати в певний населений пункт, то він може скористатися уже придбаним квитком, який діє протягом доби.

Щоправда, як пояснили колеги з Південно-Західної залізниці, розроблення і впровадження такої системи потребує значних фінансових затрат. Але у підсумку ці витрати повернуться, бо якась частина “зайців” змушена буде купити квиток. І станеться непомітно, але велике диво – побільшає законослухняних громадян...

Дмитро ПЕЛИХ

ХТО БУДУВАТИМЕ БЕСКИДСЬКИЙ ТУНЕЛЬ?



Відбулась попередня кваліфікація російської, української, іспанської, німецької та двох австрійських компаній, які зголосилися на виконання робіт з проектування та будівництва Бескидського тунелю. До участі в міжнародному тендері запрошені компанії з Іспанії, Німеччини та дві з Австрії – українська і російська компанії не отримали кваліфікаційних оцінок через те, що не мають досвіду будівництва тунелів, – повідомив начальник самостійного відділу з будівництва Бескидського тунелю Петро Костів. Європейський банк реконструкції та розвитку погодився з тендерною документацією і надає до неї свої зауваження. Після внесення змін її відправили всім чотирьом учасникам міжнародного тендеру, які пройшли передкваліфікаційний відбір.

Петро Костів наголосив, що зараз триває інтенсивна підготовка до першого етапу міжнародного тендеру, як це передбачено положенням Європейського банку реконструкції і розвитку.

Під час першого етапу тендеру будуть вирішуватись технічні питання. Під час другого – фінансові. “Ми визначили технічні умови, що саме нам треба збудувати і учасники тендеру повинні запропонувати нам технологію будівництва тунелю, – розповів Петро Костів. – Визначити скільки людей працюватиме, скільки і яких матеріалів буде потрібно і скільки часу піде на виконання цих робіт. Друга частина тендеру, тобто фінансова, визначить загальну вартість майбутніх робіт. За сукупністю набраних позитивних балів буде визначено переможця тендеру. Проектування орієнтовно може

початися у квітні наступного року, а будівництво – в останньому кварталі 2009-го.

Під час наради, яка проходила у Львові за участю представників Укрзалізниці, ДТГО “Львівська залізниця”, австрійської фірми “D2 konsult” вирішено питання про затвердження остаточного варіанта технічних умов тунелю. Погоджено перелік робіт для підрядника та Львівської залізниці (їх вона виконуватиме господарським способом).

Крім того, самостійний відділ з проектування та будівництва Бескидського тунелю працює над забезпеченням вчасного надання землі для будівництва тунелю. Свої погодження на визначення меж землекористування вже дали обласні, районні і сільські органи виконавчої влади. Тепер слово за Кабміном.

Орися ТЕСЛЮК

ЧЕРЕЗ ПЕРЕЇЗД НЕ “ПРОСКОЧИТИ”



Як відомо, 17 листопада цього року набув чинності Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”. Зміни в частині відповідальності та розмірів штрафів торкнулися і статей, які стосуються порушників правил проїзду залізничних переїздів.

Стаття 123 “Порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів”. 1. “Вїїзд водіїв на залізничний переїзд на сигнал світлофора, жест регулювальника або чергового по переїзду, що забороняє рух, при закритому шлагбаумі або коли до переїзду наближається поїзд каратиметься штрафом у розмірі від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – 340-425 грн”. 2. “Інші пору-

шення правил проїзду залізничних переїздів, крім передбачених частиною першої цієї статті, караються штрафом від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів – 255-340 грн”. 3. “Порушення, передбачені частиною першою або другою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки та підтвержені фактичними даними, а саме: поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, свідків, показань

технічних приладів і засобів фото-і відеоспостереження та іншими документами, караються штрафом від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340-680 грн) або позбавленням права керування транспортними засобами на строк від 1 до 2 років, або громадськими роботами на строк від 40 до 60 годин”.

У статті 124 Закону йдеться: “Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд або іншого майна, карається штрафом від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів (340-425 грн) або позбавленням права керування транспортними засобами на строк від 6 місяців до 1 року”.

За інформацією прес-центру Укрзалізниці, впродовж 10 місяців цього року на залізничних переїздах та коліях Укрзалізниці через грубі порушення водіями автотранспорту правил дорожнього руху (ПДР) сталося 125 дорожньо-транспортних пригод: 113 випадків – на переїздах і 12 – на коліях поза ними. Внаслідок цих ДТП загинуло 30 осіб і 44 травмовано.

Суми штрафів дають підстави сподіватися, що відтепер водії будуть більш уважними та дисциплінованими під час проїзду залізничних переїздів.

Андрій ВЕЗДЕНКО

Зміни у національній системі нумерації телефонної мережі загального користування



15 листопада 2008 року в Україні розпочався процес переходу на нову систему телефонної нумерації, що триватиме до 2012 року. Уже в першому кварталі 2009 року служби екстреного виклику матимуть тризначні телефонні номери: пожежна допомога – 101, міліція – 102, державна швидка медична допомога – 103, аварійна служба газової мережі – 104. З наступного року поетапно вводитиметься номер 112, що стане єдиним для виклику всіх служб екстреної допо-

моги. Зміниться і вихід на мережі міжміського та міжнародного телефонного сполучення, мережі операторів мобільного зв'язку. Буде спрощено набір номерів для міжміського зв'язку. Наприклад, щоб подзвонити в Одесу, сьогодні набираємо 8-048, а з жовтня наступного року – 0-48. Із жовтня 2009 року нуль замінить звичну вісімку, що використовується нині у наборі міжміського номера, а два нулі замінять у міжнародному коді десятку на початку номера.

Зникне вісімка і в наборі номерів телефонних мереж операторів мобільного зв'язку (наприклад, замість нинішнього 8-050 набиратимемо 0-50). Із 2010 року діятиме альтернатива вибору мереж та операторів телекомунікацій. Тобто подзвонити в інше місто або країну можна буде не тільки через мережу ВАТ “Укртелеком”, але й через мережі інших операторів телекомунікацій.

Прес-центр Міністерства транспорту і зв'язку України