



Газета
трудового колективу
Львівської залізниці

ЛЬВІВСЬКИЙ

ЗАЛІЗНИЧНИК

Видається з 15 лютого 1910 року № 51 (7855) 25 грудня 2009 року www.railway.lviv.ua
lz@railway.lviv.ua

Апарат безпеки руху інформує

Ледь не загинув черговий по переїзду

Сімнадцятого грудня цього року, близько першої години ночі надзвичайна подія трапилася поблизу залізничного переїзду, що розташований на 339 км перегону Переспа-Голоби Рівненської дирекції залізничних перевезень. Водій вантажного автомобіля ДАФ, що належить ПП "Пасат" із Житомира, перевищивши швидкість, не впорався із керуванням. Некерована машина із причепом збила опору електропостачання, огорожу переїзду і буквально знесла з фундаменту будівлю поста переїзду. На щастя, черговий по переїзду Сергій Солодун швидко зорієнтувався, зауваживши як вантажівка збила опору, і встиг вискочити з приміщення поста.

Внаслідок аварії пошкоджено кабель щитка управління, пристрої зв'язку та електропостачання, перильне огороження, щиток керування переїздом, збито опору електропостачання, зруйновано приміщення переїзного поста. Тож окрім автомобіля, який потребує капітального ремонту, винуватцю аварії, вочевидь, доведеться компенсувати і чималі збитки залізниці.

Електрична централізація додасть Ковелю швидкості

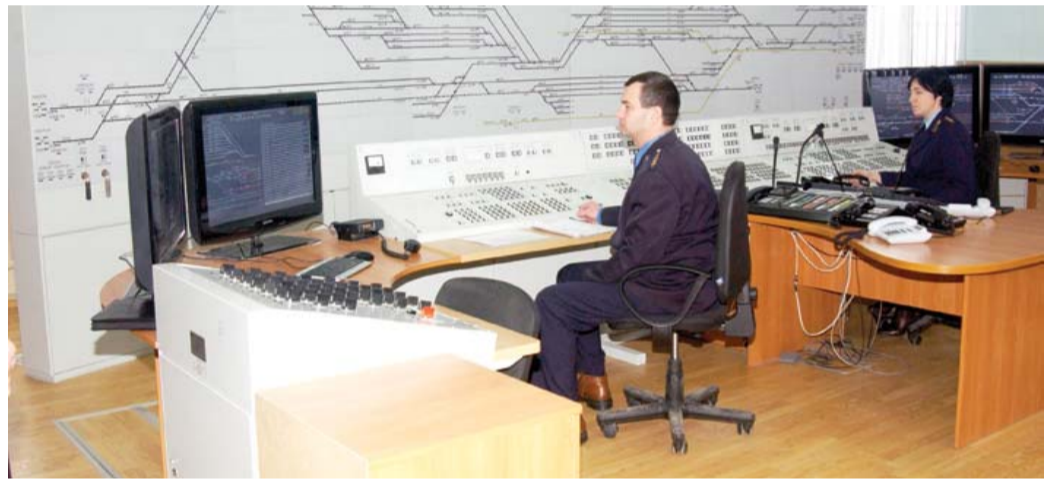


фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

П'ятнадцяте грудня 2009 року увійде в історію станції Ковель ще однією надзвичайно важливою датою, адже на останній великій сортувальній станції в Україні, яка ще працювала на ручному управлінні стрілками, введено в експлуатацію електричну централізацію. Щоправда, цього дня запрацювала перша черга релейної централізації з мікропроцесорним маршрутним набором. Але навіть перша черга електричної централізації збільшила пропускну і переробну здатність станції на 150 відсотків. Це відбулося за рахунок скорочення часу на приготування маршрутів в поїзній

та маневровій роботі. А в новому графіку руху поїздів на 2010-2011 роки стоянки пасажирських поїздів на станції для зміни локомотивів, локомотивних бригад, причеплення і відчеплення турних вагонів скоротяться з 26 до 17 хвилин.

Аби побачити, як працює електрична централізація у перший день її роботи, на станцію прибули: начальник залізниці Михайло Мостовий, голова дорпрофсожу Андрій Сенишин, перший заступник начальника залізниці-головний інженер залізниці Володимир Кисельов, керівники служб і підрозділів.

► **Продовження на 4 стор.**

У рейковому таксі платять усі

До редакції газети звернулися залізничники, які цікавляться, чому вони не мають права пільгового проїзду у рейковому міському таксі, що курсує на дільниці Сихів-Львів-Підзамче-Львів-Сихів.

Наприклад, електромеханік дистанції сигналізації і зв'язку станції Львів, який обслуговує пристрої на дільниці Львів-Персенківка цікавиться, чи має він право безкоштовного проїзду у рейковому автобусі у службових потребах при наявності форми № 3.

Як повідомили нам у службі приміських пасажирських перевезень, у положенні про рейковий автобус, яке було погоджене Львівською залізницею з Виконавчим комітетом Львівської міської ради, йдеться: "вартість проїзду у міському рейковому автобусі встановлена для всіх категорій пасажирів без надання пільг". Єдина категорія пасажирів, які мають право безкоштовного проїзду – діти віком до шести років у присутності дорослої особи. Для всіх інших категорій пасажирів вартість проїзду становить 1,5 грн.

Щодо форми №3, то вона дає можливість їздити в інших поїздах, які ходять на цій дільниці.

Коли дурної сили вдосталь, а розум і совість дрімають...

Лише кілька тижнів минуло з того часу, як залізниця подарувала львів'янам та гостям міста новий вид міського транспортного сполучення – рейковий автобус, який курсує за маршрутом Сихів-Львів-Підзамче-Львів-Сихів. Запуску цього проекту передувала клопітка праця залізничників і немалі кошти, витрачені на облаштування зупинних пунктів тощо. Вартість виконаних робіт – два мільйони гривень. Та вже 15 грудня пасажирів, які вирішили скористатися послугами рейкового автобуса, були неприємно вражені, побачивши розтрощені та розмальовані павільйони, як от: на зупинках "Княгині Ольги" і "Гната Хоткевича" (на фото).

Щиро кажучи, бракує нормативної лексики, щоб охарактеризувати дикунів, які залишили по собі такі "згадки". Пропонуючи громаді нові проекти та послуги, залізничники традиційно звертаються до користувачів лише з одним проханням – поважати їхню працю і берегти майно та інфраструктуру, яку створено для обслуговування людей, у т.ч. й тих, хто в сутінках демонструє не стільки силу, скільки брак виховання і здорового глузду, ламаючи павільйони зупинних пунктів. Та, на жаль, заклики і прохання залізничників залишаються без належної уваги.

► **Закінчення на 6 стор.**

