Òðàíñïîðòíå “ðîçëó÷åííÿ” ïî-³âàíî-ôðàíê³âñüêè

(Продовження. Поч. на 1 стор.)

Спершу до розмови ми запросили **начальника пасажирського сектора Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень Володимира Сосну.**

– Володимире Павловичу, що означає для вокзалу переїзд автоперевізників?

– По-перше, звільнилися приміщення на вокзалі, які автоперевізники орендували у залізниці понад 30 років. Тепер їх можна використати для потреб залізниці, зокрема вокзалу Івано-Франківська. Маємо змогу покращити умови перебування пасажирів на вокзалі. Площа приміщень, що вивільнилися, становить близько 20 відсотків загальної площі вокзалу. Всі вони знаходяться на першому поверсі.

– Що плануєте зробити на вивільненій площі?

– Докладніше про це може розповісти начальник вокзалу, можу лише сказати, що серед варіантів розглядається облаштування міні-готелю з кімнатами підвищеної комфортності, номерами типу напівлюкс та люкс. У нас на вокзалі є кімнати відпочинку, та вони трохи відстали від сучасних вимог. А попит на такі послуги досить великий, бо Івано-Франківськ – місто туристичне. Крім того, у планах є встановлення досить демократичних цін на проживання, що, безумовно, теж приверне увагу потенційних клієнтів. Та остаточне рішення про застосування вивільненої площі – за керівництвом залізниці.

– Як проходив процес звільнення орендованих площ?

– Донедавна процес йшов важко, бо тут стикалися інтереси трьох зацікавлених сторін: територіальної громади міста, об’єднання вокзалів та приватного інвестора. Автоперевізники не поспішали залишити вокзал, бо ще не мали куди перейти. Тим часом було завершено реконструкцію приміщень старих пакгаузів, які залізниця передала під новий автовокзал. Він знаходиться на тій же вулиці за 300 метрів від залізничного.

Процес зрушився із приходом на посаду губернатора Михайла Вишиванюка. Михайло Васильович зібрав нараду і попросив керівництво залізниці на місяць відтермінувати прийняття рішення про звільнення приміщення автоперевізниками, щоб докладно розібратися у питанні. Свого слова він дотримав, і вже 22 травня відбулося урочисте відкриття нового автовокзалу за участю територіальної громади міста, представників Львівської залізниці та обласної адміністрації. Таким чином повністю вичерпано конфлікт між Львівською залізницею та об’єднаними автовокзалами. До речі, новий автовокзал було реконструйовано залізничними будівельниками з управління №4.

Хоча частина автобусів і сьогодні стоїть біля вокзалу, та ця територія належить територіальній громаді міста. Саме вона буде приймати рішення про використання цієї площі. Як відомо, на першому етапі вже збудовано центральний автовокзал для транзитного перевізника. Транзитних перевізників міська влада збирається вивести за місто та використати для цього існуючі автостанції. Сьогодні йде перехідний період, у ході якого на привокзальній площі планується навести лад.

– Чи не було скарг від громадян на перенесення автовокзалу?

– Наскільки мені відомо, скарг не було. Більше того, на привокзальній площі стало більше порядку через те, що її частково розвантажили від пасажирських автобусів. А їх у нас чимало. Мешканці привокзальних будинків задоволені, бо значно зменшилася загазованість повітря та вуличний шум. Зникли і транспортні корки на приміській площі.

Цікаво, що думають про новий автовокзал самі водії. З цим питанням ми звернулися до екіпажу автобуса, що виконує міжнародні рейси. Загальний стаж у водіїв Степана та Дмитра *(на фото внизу)* по 10 років, вони їздять за цим маршрутом давно і дотримуються спільної думки, що тепер працювати стало однозначно краще.

– Раніше Івано-Франківський автовокзал “славився” тим, що водії автобусів вимушено порушували правила руху, адже треба було давати задній хід просто на проїжджій частині дороги, яка і без того вкрай завантажена. Та й паркуватися тут було важко. Сьогодні стало більше порядку та й пасажирам зручніше. От тільки б не завадило зробити дах від негоди над посадковими майданчиками.

– Поки що ми не маємо остаточного рішення про використання звільнених автоперевізниками площ, – розповідає **начальник залізничного вокзалу станції Івано-Франківськ Віктор Когуч**, – та можу сказати, що в разі прийняття рішення про обладнання міні-готельного комплексу, він буде користуватися попитом у пасажирів. Адже Івано-Франківщина – відомий туристичний край, і місць у готелях міста часто не вистачає. Існує й альтернативний проект про відокремлення коломийського напрямку залізничних кас. Проте це вимагатиме збільшення штату касирів, тоді як міні-готель може обслуговуватися наявними силами.

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

ÄÍÓÇÒ: ì àã³ñòðè çà íîâîþ ñïåö³àëü í³ñòþ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Навчання проводитиметься за навчальними програмами і посібниками, що розроблені фахівцями Франції, Польщі, Латвії, України. Термін навчання – один навчальний рік (заочна форма навчання). Випускники отримають державний диплом України та диплом французької Конференції вищих навчальних закладів, які визнаватимуться європейськими країнами і країнами Середньої Азії. Усі викладачі, які залучатимуться до навчального процесу, пройшли навчання у Франції та в університетах – розробниках відповідних навчальних модулів.

Відбір та скерування фахівців залізниці на навчання за спеціальністю “Інтероперабельність та безпека на залізничному транспорті” здійснюватиметься відповідно до Положення про організацію підготовки в рамках програми ТЕМПУС IV Євросоюзу фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня “магістр” для роботи на залізничному транспорті України, яке є додатком 3 до Галузевої угоди.

Керівники відокремлених підрозділів залізниці повинні широко поінформувати з цього приводу трудові колективи підрозділів і до 14 червня цього року необхідно надати на розгляд у комісію управління залізниці комплект документів кандидатів на навчання, до якого входять:

– заява;

– диплом/дипломи про вищу освіту та додаток/додатки до нього;

– скерування-рекомендація від керівника відокремленого підрозділу;

– медична довідка за формою 086-0;

– чотири кольорових фотокартки розміром 3х4;

– паспорт (оригінал та ксерокопія);

– довідка з місця роботи.

За наявності до пакету документів також додаються: сертифікат про знання іноземної мови, наукові публікації та патенти про винаходи, дипломи призерів та переможців олімпіад і конкурсів.

Розглянувши пакет документів, комісія прийматиме рішення про надання кандидатам на навчання скерування-рекомендації.

Прийом заяв на навчання в університет – з 25 травня по 21 червня 2010 р.

Відбір кандидатів на навчання з числа осіб, які навчалися за спеціальностями залізничного профілю, зараховані до резерву на заміщення керівних посад, перспективної молоді та інших. Прийом документів проводиться у відділі міжнародних зв’язків Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту.

Зарахування на навчання здійснюватиметься за результатами співбесіди на конкурсній основі у два етапи: перший етап – з 22 по 26 червня 2010 р. – конкурсний відбір за документами. Конкурсний бал для відбору визначається як сума рейтингових балів за 100-бальною шкалою, які розраховуються за оцінками додатку до диплому спеціаліста/магістра та додаткових балів; другий етап – з 29 червня по 3 липня 2010 р. – проведення співбесід зі вступниками.

Зарахування вступників – до 10 липня 2010 р.

Çàãðîç äëÿ ðîçì³ùåíü òà ï³äòîïëåíü íàì à

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– На Львівській залізниці є 28 найбільш небезпечних ділянок земляного полотна та 141 особливо-небезпечний об’єкт колійного господарства, тож станом на кінець травня ц. р. на магістралі сформовано 12 протиозмивних поїздів, у склад яких входить 60 одиниць рухомого складу, – наголосив начальник служби колії Богдан Кінцак. – Зокрема, 40 платформ бутового каменю, 10 платформ із щебенем та стільки ж критих вагонів, заповнених мішками з піском. Запас інертних матеріалів для боротьби з водою складає загалом 4910 кубометрів. Знаходяться вони на станціях Самбір, Стрий, Чернівці, Хриплин, Воловець.

У попередні роки паводки почастішали, тому колійники нашої залізниці ведуть планову і систематичну підготовку колійного господарства до пропуску паводкових вод та орієнтуються на інформацію дорожньої геофізичної станції. На початок червня метеорологи застерігають залізничників про штормове попередження, короткочасні дощі, грози, місцями сильні зливи, шквали. На територіях Ужгородської, Івано-Франківської та Львівської дирекцій залізничних перевезень сильні зливи, у горах місцями дуже сильні. Триватимуть підйоми рівнів води в ріках Уж, Латориця, у гірській частині басейнів Сяну, Дністра, Сірета й Прута.

– Отже, знову підвищена увага до об’єктів колійного та іншого господарства залізниці, аби вода не зашкодила безпечній експлуатації та чіткій роботі залізничного транспорту, – наголошує начальник служби колії Богдан Кінцак. – Станом на 1 червня КМСи №124 та №274 задіяні на 100 км дільниці Самбір-Сянки Самбірської дистанції колії, 205 км дільниці Сянки-Ужгород Ужгородської дистанції колії, 1674-1675 км дільниці Лавочне-Мукачево Мукачівської дистанції колії, 1600 км дільниці Стрий-Лавочне Стрийської дистанції колії, де передбачене виконання протиозмивних та берегоукріплюючих заходів. До капітального ремонту штучних споруд на 44 км дільниці Сапіжанка-Ківерці Кам’янко-Бузької дистанції колії, 333 км дільниці Олевськ-Сарни Сарненської дистанції колії, 9 км дільниці Батєво-Держкордон Мукачівської дистанції колії, 271 км дільниці Рівне-Ковель Ківерцівської дистанції колії залучені техніка і фахівці мостобудівельних поїздів №61 та №63.