



Нещодавно в актовій залі вокзалу станції Львів відбулося засідання секції локомотивного господарства. Основна увага заходу була зосереджена на питаннях покращення умов праці, відпочинку та оздоровлення працівників локомотивного господарства. Керівництво дорожньої профспілки та залізниці обговорило з локомотивниками Львівської залізниці найгостріші питання, які профспілка піднімає на з'їзді машиністів Укрзалізниці.



ла пропозиція передбачити встановлення мікрохвильових печей в електровозах під час їхньої модернізації. Технічно це досить легко зробити, і затрати коштів невеликі. За таких умов питання гарячого харчування

Була пропозиція і щодо зміни системи підготовки помічників машиністів на посадку машиніста. Зараз така підготовка здійснюється впродовж семи місяців. Це надто дороге задоволення для залізниці: сім міся-

Про проблеми і потреби

У роботі секції взяли участь голова дорожньої профспілкової організації Андрій Сенишин, голови профкомів локомотивних депо, профактив, заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник, начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський, начальник служби кадрів, навчальних закладів та соціальних питань Олександр Копик, заступник начальника служби організації праці і заробітної плати Андрій Гнилюх, машиністи-інструктори та ін.

Про стан справ у локомотивному та моторвагонному господарствах магістралі розповів Іван Груник.

– Після з'їзду машиністів на рівні Укрзалізниці у 2007 році на Львівській залізниці виконано значний обсяг робіт для покращення умов праці у локомотивному господарстві, – розпочав Іван Груник. – Покращуються умови у бригадних будинках відпочинку локомотивних бригад. Проводиться реорганізація локомотивного господарства, унаслідок якої утворилася служба приміських пасажирських перевезень. Зараз ця служба має у своєму підпорядкуванні три депо. Із січня 2011 року локомотивні депо Здолбунів та Тернопіль будуть розділені. Утвориться два окремих структурних підрозділи служби приміських пасажирських перевезень. Приємно відзначити, що в приміському пасажирському господарстві підвищився рівень гарантування безпеки руху. Якщо впродовж першого півріччя минулого року у господарстві зафіксовано дев'ять транспортних подій, то цього року тільки дві. Покращився і фінансовий стан служби. Якщо торік приміське господарство було найбільш збитковим серед господарств усіх залізниць, то цього року ситуація змінилася на краще. З обласних адміністрацій надходить більше коштів за перевезення пільгових категорій пасажирів. У цьому напрямку нам треба працювати інтенсивніше.

Іван Груник наголосив на тому, що необхідно вкладати 100 відсотків запланованих коштів у ремонт тягового рухомого складу, бо це – гарантія належного технічного стану локомотивів, а отже – безпека руху.

Начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський повідомив про організацію повноцінного відпочинку та гаряче харчування локомотивних бригад у пунктах обертання, особливо на подовжених ділянках обслуговування.

– Сьогодні на балансі служби локомотивного господарства перебуває 12 бригадних будинків та кімнат відпочинку локомотивних бригад, – розпочав Ігор Войціховський. – До належних умов приведено 8 бригадних будинків: відремонтовані кімнати відпочинку, створені кімнати

вдалося б вирішити.

Непокоять машиністів електропоїзді і посадкові платформи, особливо їх освітлення, довжина і розміщення. Багато платформ знаходяться у кривих, і машиніст не бачить, чи завершили пасажирів посадку-висадку. Це може призвести до травмування пасажирів, затиснутого дверима вагона. Тим паче, що на посадку відводиться лише одна хвилина. По-перше, на багатьох станціях здійснити посадку за такий час неможливо, а по-друге, є такі платформи в кривих, де помічник машиніста, навіть якщо вийде з локомотива, не може візуально проконтролювати, чи здійснена посадка-висадка. Ще більшої актуальності це набуває зараз, коли день коротшає і швидко темніє.

Якщо з будинками відпочинку локомо-

ців вчити людину з вищою освітою, яка вже володіє відповідними знаннями і навиками. Тому потрібно повернутися до системи підготовки протягом одного чи півтора місяця.

Тривалість навчання стала причиною того, що протягом 4 попередніх років жоден машиніст моторвагонного депо не пішов на навчання для підвищення класу. 90 відсотків машиністів мають III-IV клас.

Це зумовлено тим, що для навчання потрібна група машиністів кількістю не менше 10-15 осіб. А відпустити з моторвагонного депо на сім місяців 15 машиністів просто неможливо, оскільки нікому буде забезпечувати перевізний процес. Як варіант, варто розглянути пропозицію про створення змішаних груп.

Поінформовано локомотивників і про важливість профілактичних медичних оглядів. Їх необхідно регулярно проводити для контролю за станом здоров'я кожного працівника.

Утім, і тут локомотивники висловили думку, що медицина до них зовсім не лояльна, особливо це стосується професійного захворювання – гіпертонії. Гіпертонія ніде не зазначена як професійне захворювання. До того ж зараз у більшості європейських країн нормальний тиск для локомотивних бригад встановлений на рівні 140/90, а в Україні це вже гіпертонія другого ступеня. Тому це питання потребує додаткового врегулювання.

Андрій Сенишин запевнив, що профспілка ретельно вивчить, як ця норма діє у сусідніх країнах. Це питання буде підніматися на з'їзді машиністів Укрзалізниці, як і решта проблемних питань, вирішення яких виходить за межі компетенції дорожнього комітету профспілки та адміністрації залізниці.

На завершення делегати засідання обрали нового голову секції локомотивного господарства. Ним став голова профспілкового комітету локомотивного депо Ковель Валентин Корнелюк.

Делегати засідання обрали нового голову професійної секції локомотивного господарства. Ним став голова профспілкового комітету локомотивного депо Ковель Валентин Корнелюк.

прийому їжі тощо. До кінця 2012 року заплановано відремонтувати решту, зокрема на станціях Львів, Здолбунів, Тернопіль та Чернівці. На покращення умов побуту у бригадних будинках витрачено 5,8 млн грн. Окрім того, у депо також створені належні умови для передрейсового відпочинку локомотивних бригад.

Ігор Дмитрович наголосив також на створенні бази для реабілітації локомотивних бригад, які побували у стресових ситуаціях, бо це – серйозна проблема.

Утім, це питання взяла під контроль профспілка. Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин запевнив, що вже найближчим часом буде розглянута можливість створення баз реабілітації локомотивних бригад у пансіонаті "Львівський залізничник" у Судакі та в лікарні у Брюховичах.

Із приводу забезпечення локомотивних бригад гарячим харчуванням надійш-

тивного господарства все зрозуміло, то в службі приміських пасажирських перевезень ситуація більш складна. Наприклад, бригадний будинок відпочинку на станції Самбір потребує ремонту. Там нема кімнати прийому їжі. Наближається зима, тому потрібно вирішувати питання ремонту або терміново вивчати питання доцільності такої "підв'язки" поїздів, щоб локомотивна бригада і провідники відпочивали, наприклад, у бригадному будинку на станції Сянки.

Назріла проблема облаштування кімнати відпочинку і в бригадному будинку на станції Мостиська-II. Конче потребує реконструкції і будинок відпочинку на станції Ужгород. Тим більше, що для цього уже є готовий проект. У реконструкцію цього будинку треба вкласти 340 тис. гривень, але грошей на це нема, оскільки цей об'єкт не був включений у фінансовий план.