

# У вагонах буває і холодно, і недостатньо тепло

**У** період, коли надворі лютували морози, до редакції газети "Львівський залізничник" неодноразово телефонували пасажирів і висловлювали своє обурення з приводу низького температурного режиму у приміських електро- та дизель-поїздах, мовляв, поїзди взагалі не опалюються. Дехто висловлювався радикально, наприклад, погрожував перекрити рух, якщо така ситуація триватиме далі. Що, окрім, звісно, лютих морозів за вікном, стало причиною низької температури у салонах вагонів? Кореспондент газети вирішив дослідити людський та технічний фактори ситуації і звернувся насамперед до пасажирів, які щодня користуються залізничним транспортом.

## Чого хоче пасажир?

Пані Ірина, яка до Львова приїхала трускавецькою електричкою, розповіла, що незручностей, пов'язаних із температурою у вагонах, не відчуває.

— В електричці я намагаюся сісти посередині вагона, — розповідає пасажирка. — Там іноді навіть буває гаряче, адже обігрів працює досить добре. Щоправда, мушу визнати: пасажиром, які сиділи близько до виходів, було прохолодно. Через часті зупинки холод швидко проникає у вагони крізь відчинені двері. Але це мене

— Яке там тепло, якщо нас возять, як дрова, — обурюється пасажир, який відмовився представитися. — Пасажирів ніхто не вважає за людей. І причина не в тому, що не працює опалення. У поїзді "морозильник" тому, що машиністи не вмикають опалення. Вони не хочуть втрачати премії за перевитрату електроенергії. А яке їм діло до того, що пасажир мерзнуть?

А пан Микола розповів, що кожного дня добирається електричкою до Львова, і його дратує, що поїзди знаходяться в незадовільному стані.

вагони повинні опалюватися при температурі 10° із позначкою плюс і нижче. У зимовий та перехідні періоди року температура у вагоні має підтримуватися на рівні 20° вище нуля. Коливання температури допускається в межах 2°.

Що стосується приміських дизель- та електропоїздів, то температура в салонах у зимовий і перехідний періоди повинна бути в межах від 11 до 15° із позначкою плюс. Утім, таку температуру пасажирів досить часто трактують як холод. Проблеми з опаленням, звичайно, є, але здебільшого вони виникають у дизель-поїздах.

— Органи санепіднагляду постійно тримають на контролі питання температурного режиму в поїздах, — говорить Борис Стобожик. — З усього залізничного транспорту, безумовно, проблеми є у приміських поїздах, зокрема у дизель-поїздах серій ДПЛ і Д1. Найчастіше невідповідність температурного режиму спостерігається в рухомому складі моторвагонного депо Коломия, рідше — у моторвагонного депо Здолбунів. У цих дизелях при низьких температурах повітря система опалення неефективна, тому нерідко у вагонах температура коливається від 3 до 11° тепла. Усі випадки експлуатації дизель-поїздів із таким температурним режимом нам відомі. В електропоїздах проблем із системами опалення практично нема. У санітарних правилах є пункт, у якому зазначено, що економія електроенергії за рахунок вимкнення вентиляції, електричного опалення чи освітлення салону забороняється.

## Хто винен і що робити?

Чи трапляються випадки, коли машиністи зловживають становищем і недостатньо опалюють салони заради економії? — із таким запитанням я звернувся до в.о. начальника служби приміських



"глушать". А в оборотних депо за годину до виїзду поїзди перевіряє комісія керівного складу підприємства. Однак було кілька випадків, коли в деяких вагонах електропоїздів виходили з ладу системи опалення, але такий вагон тієї ж доби ремонтували. Такого, щоб не опалювався цілий поїзд, не було.

Що стосується дизель-поїздів, то там є проблеми із системами опалення. Річ у тім, що вагони обігриваються від тепла дизельного двигуна. Вода з дизеля циркулює вагонами, але в такі морози вона нагрівається лише до 45-50°, максимум може бути 60°. Проходячи трубами, вона швидко остигає. Застаріла система опалення технологічно не розрахована на такі низькі температури. Тому важко підтримувати у вагонах відповідний температурний режим.

Принагідно я зазирнув у цехи моторвагонного депо Львів, аби на власному досвіді переконалися, як відбувається підготовка поїздів до експлуатації в морозну погоду.

Як розповів в.о. заступника начальника депо з ремонту Іван Рибін, після прибуття в депо у

справними зливними механізмами санвузлів тощо.

— Окрім звичної роботи, зима таки вносить певні корективи, — розповідає Іван Рибін. — Потрібно постійно очищати сходи від снігу і льоду, щоб уберегти пасажирів від травмування під час здійснення посадки і висадки. Особливу увагу приділяємо системі опалення. Я з чистою совістю можу сказати, що у всіх наших приміських поїздах системи опалення справні і працюють. Такого не буває, щоб поїзд вийшов із депо з несправностями. У вагонах має бути тепло. Система опалення спрацьовує, коли температура повітря в салоні знижується до 14° тепла і вимикається за температури 18° вище нуля. Це при тому, що, за санітарними нормами, температурний режим має становити 11-15° вище нуля. Але коли надворі 20-25° морозу, температура повітря в салоні різко падає, особливо під час посадки, бо поїзд подають за 30 хв. до відправлення. Дуже часто під час посадки пасажирів просто "висаджують" двері з направляючих рейок, і після цього їх вже неможливо зачинити. Зрозуміло, що під часу руху у вагоні тепла вже не буде. Окрім цього, і часті зупинки та відкривання дверей знижують температуру у вагоні. До речі, нещодавно був випадок, коли нам повідомили, що потяг не опалюється. Коли ми виїхали на приміський вокзал, з'ясували, що лише в одному з вагонів не гріла одна з чотирьох підгруп обігрівачів — згорів запобіжник. Пасажир скаржився на холод, а у вагоні було 14° тепла.

Про можливі причини холоду у вагонах я запитав і в слюсаря з ремонту рухомого складу Олега Піскора, який займався регулюванням салонних дверей.

— Із досвіду можу сказати, що тепло в першу чергу втрачається через двері, — наголосив Олег Піскор. — Мені мало не в кожному поїзді доводиться регулювати 5-8 салонних дверей, які або перекочені, або взагалі злетіли з направляючих. Я вам скажу, щоб зірвати двері з направляючих рейок — треба докласти неабияких зусиль. Крім того, наш рухомий склад старий, тому й втрачається тепло під час руху.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора



не дивує, на вулиці мінус 20° за Цельсієм.

Належним чином обігриваються і рівненські електрички. Про це розповів студент Володимир.

— Я щотижня їжджу з Рівного до Львова і зворотно, — зазначив Володимир. — Їздив і під час найсильніших морозів. Особисто мене температура у вагонах задовольняє. Я згоден, що у поїзді не так тепло, як вдома, але ж це — поїзд... Та й удома ми швиденько двері зачиняємо, а в поїзді пасажирів, які виходять, переважно не вважають за потрібне зачиняти за собою двері салону. Тому тепло й випаровується. Попри те, у верхньому одязі у вагоні їхати неможливо — спекотно. Хоча, можливо, старшим людям і прохолодно — бачив, що вони не знімають верхнього одягу. Мені ж прохолодно у поїзді буває тільки під час посадки у Рівному чи у Львові, де поїзд стоїть з відчиненими дверима щонайменше 20 хвилин.

Натомість у пасажирів мостиського та самбірського напрямків зовсім інші настрої. Коли запитав, чи задовольняє їх температурний режим у поїздах, почув різко негативну відповідь, яка звучала навіть агресивно.

— Не працюють туалети, двері в салоні перекошені і не зачиняються щільно або під час руху постійно відчиняються, — обурюється він. — Вагони і так погано опалюються, а тепло ще й через такі несправності втікає. І за такі умови у нас ще вимагають оплату за проїзд?! Це просто знущання над людьми.

Я поцікавився, невже кожного дня така ситуація в поїзді? На що отримав не зовсім упевнену відповідь: "Буває й тепло, але в більшості випадків — холодно".

Не виключаю, що для кожного пасажирів поняття "тепло" має свої температурні межі. Цікаво, якою має бути температура повітря у салонах приміських поїздів?

## Скільки за Цельсієм?

За словами завідувача відділу гігієни пасажирських перевезень СЕС на Львівській залізниці Бориса Стобожика, температурний режим у пасажирському рухомому складі регламентується Державними санітарними правилами ДСП 7.7.2-015-99 Експлуатація рухомого складу залізничного транспорту для пасажирських перевезень. У пасажирському русі



пасажирських перевезень Андрія Стецюка.

— Такі випадки були б можливі, якби ми не "відпустили" ліміти енергоресурсів, — коментує Андрій Стецюк. — Зараз у нас є значна перевитрата електроенергії і дизпального. Окрім того, у кожному пункті обороту є додаткові локомотивні бригади, які працюють тільки на обігріві поїздів. Тобто дизель- та електропоїзди під час простою працюють, їх не

поїзді відбувається очистка санвузлів, їх дезінфекція і заправка водою. Після цього майстер кузовного цеху оглядає все внутрішньосалонне обладнання. Якщо є пошкодження, дає вказівку слюсарям полагодити їх. А поломок буває чимало: поїзди прибувають у депо із пошкодженими салонними дверима, дверима перехідних майданчиків, побитими шибками, відкрученими сидіннями, порваним лінолеумом на підлозі, не-