



ЗАЛІЗНИЧНИК



Видається з 15 лютого 1910 року №41 (7998) 26 жовтня 2012 року www.railway.lviv.ua
lz@railway.lviv.ua

Ñüî ãî äî
ó îîî äð



■ Æèñèîîîà èàððèà
äèü èîæîîî çàè³çî èèèè

№îîð. 4 Вісник профспілки

■ “Æèüàà-³ àîèîäóàèè
îàî ñòîü-è...”

№îîð. 5 Підсумки конкурсу

■ “Õî÷ó îîäüèòààèè çàè³çî èèèè
çà îîðüàî³ñòü³ îðîîàñîîî àèè³çî ”

№îîð. 7 Вдячне слово

ÀîÄî; î îÀ çÀÀîðîÆÀîî, ;Äóóü îîÀ óÄÀð ÈîÈîî îòÈÀÀ



▼ БЕЗПЕКА РУХУ

Розвиток інфраструктури та впровадження новітніх технологій дає можливість залізниці прискорювати рух поїздів. Разом із тим залізничники здійснюють масштабні роботи і витрачають чималі кошти на заходи та засоби з гарантування безпеки руху. Утім зусилля, яких залізниця докладє для цього, часто зводиться нанівець у край низька культура, а іноді просто зухвала поведінка інших учасників руху, найчастіше – водіїв автотранспортних засобів, яка призводить до нещастя та трагедій під час дорожньо-транспортних подій (ДТП) на залізничних переїздах.

Дуже часто спроби проскочити залізничний переїзд, оцінивши ситуацію “на око”, а не за правилами, до яких

закликають дорожні знаки, звукова та світлова сигналізація і нерідко перекритий шлагбаумами шлях, завершуються дуже сумно. Проте ці приклади, на жаль, не служать попередженням для спритників за кермом, які, мабуть, заспокоюють себе: “Зі мною таке не трапиться”. І, як свідчить статистика, нерідко помиляються.

Кожен із таких випадків людської самовпевненості і необачності – із розряду надзвичайних, що не піддаються логічному тлумаченню, проте коли мова йде про порушників – водіїв автотранспорту громадського користування, які заради економії кількох хвилин наражають на смертельну небезпеку не лише власне життя, а й життя пасажирів, – мимоволі замислюєшся не лише над фізичним, а й над психічним станом здоров'я водія автобуса чи маршрутного таксі.

► Продовження теми на 2 стор.

Конференція трудового колективу залізниці

31 жовтня 2012 року о 10:00 годині у Львові в Будинку науки і техніки Львівської дирекції залізничних перевезень (вул. Федьковича, 54/56) відбудеться конференція трудового колективу залізниці із виконання зобов'язань колективного договору. Початок реєстрації делегатів конференції о 9:00.

Переходимо на “зимовий” час

28 жовтня 2012 року о 4-й годині ночі за київським часом Україна переходить на “зимовий” час (стрілки годинників необхідно перевести на 1 годину назад). Час відправлення/прибуття поїздів, що вказаний на проїзних документах (квитках), відповідає скоригованому графіку руху пасажирських та приміських поїздів зі збереженням усіх зупинок та без відхилень від графіка руху.

▼ ХРОНІКА РУХУ

“Перша зима” – найвідповідальніша

Традиційно підготовка до роботи в осінньо-зимовий період на залізниці передбачає комплекс заходів, спрямованих на надійну і безпечну роботу господарства в більш суворих кліматичних умовах. При цьому особлива увага звертається на належну підготовку інфраструктури і техніки та навчання молодих спеціалістів. За інформацією служби кадрової і соціальної політики, станом на 1 жовтня 2012 року відповідне навчання пройшли 1576 першозимників. Найбільше першозимників цього року у підрозділах служб локомотивного господарства, перевезень, колії та приміських перевезень. Крім цільового навчання, за новачками закріплені досвідчені фахівці.

За словами інженера з охорони праці Львівської дистанції колії Валентини Михайлюк, із 36 першозимниками дистанції на заняттях обговорили все до дрібниць, зокрема й випадки, що виникали внаслідок недотримання правил особистої безпеки. Непросто працювати на коліях східної та західної горловин головного ходу залізниці з інтенсивним вантажним та пасажирським рухом поїздів із Заходу на Схід, які обслуговує дистанція.

Голова профкому Львівської дистанції колії Михайло Гоцько, який був членом комісії, що приймала іспити у першозимників, задоволений рівнем їхніх знань і зазначив, що всі вони заслужено отримали хороші оцінки і допущені до роботи.

Конструкції для ремонту мостів

З початку року завод залізобетонних конструкцій повністю виконав замовлення з виготовлення залізобетонних конструкцій для будівельно-монтажних поїздів №61 та №63. Як повідомив редакції головний інженер підприємства Михайло Трухан, для 61-го мостопоїзда виготовлено 87 метрів кубічних залізобетонних виробів під прогонові споруди: шафні та підферменні блоки, тротуарну плитку для мостів. Для 63-го мостопоїзда виготовлено 13,8 кубометра таких конструкцій для моста 1612 км перегону Стрий-Лавочне. На 1 вересня мостобудівельники завершили капітальний ремонт моста 1295 км на дільниці Підволочиськ-Тернопіль. Нині завод виготовляє плитку для мощення на мості 105 км дільниці Королево-Солотвино, де працює будівельно-монтажний поїзд №61.

▼ ПОДІЯ

Залізничний вокзал став окрасою Луцька

Оновлений вокзал станції Луцьк чекає на урочисте відкриття. За інформацією прес-центру Укрзалізниці, такого масштабного ремонту тут не було з часу побудови вокзалу у 1959 році. Залізничники відремонтували не лише вокзал, а й будівлю приміських кас, пост електричної централізації, багажне відділення, перони, вклали бруківку на платформах, замінили освітлення, усі комунікаційні мережі, озеленили територію.

Площа вокзального приміщення після капітального ремонту суттєво збільшилася, оскільки надбудували третій поверх, де облаштували кімнату матері і дитини

та кімнати для відпочинку. Замість старої покрівлі спорудили шатровий дах, інтер'єр вокзалу оздобили гранітними плитами.

Потурбувалися і про комфорт для людей з обмеженими фізичними можливостями. Зокрема місця переходу до вокзалу та пасажирських платформ облаштували пандусами.

Під час капітального ремонту реконструювали АТС, здійснили необхідний ремонт станційних пасажирських колій та стрілочних переводів. Для виконання робіт на об'єкті було задіяно близько 300 працівників відокремлених підрозділів Львівської залізниці.