

# СЬОГОДНІ ПОРУШНИК – ЗАВТРА ПОТЕРПІЛИЙ...



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

За словами начальника галузевого навчально-методичного центру ДТГО "Львівська залізниця" Ігоря Кузьми, саме такі статистичні аналізи допомагають робити правильні висновки, відстежувати "слабкі" місця, недопрацювання, попереджати та уникати аналогічних повторень. Відтак на залізниці активізували роботу з профілактики травматизму невиробничого характеру. Зокрема на вокзалах і станціях за допомогою гучномовного зв'язку ведеться цілодобове сповіщення про прибуття і відправлення поїздів, а також про маневрові роботи біля платформ та у місцях проходження пасажирів. Крім цього, у місцях масового проходження громадян встановлено додатково 141 інформаційний попереджувальний стенд. Належну увагу приділяють також технічному стану рухомого складу: проводяться ремонти та відповідні комісійні огляди транспортних засобів, призначених для перевезення людей.

Ще однією вагомою ланкою профілактики є проведення роз'яснювальної роботи серед учнів та студентів. Приміром, 19 березня цього року у Львівському коледжі транспортної інфраструктури відбулася відкрита лекція на тему "Запобігання травматизму й дорожньо-транспортним пригодам

на транспорті" та "Залізничні переїзди – зона підвищеної небезпеки" за участю начальника галузевого навчально-методичного центру ДТГО "Львівська залізниця" Ігоря Кузьми та заступника начальника Державної інспекції нагляду у машинобудуванні, на транспорті та у зв'язку Територіального управління Держгірпромнагляду у Львівській області Віктора Дукача.

Кожен із лекторів наголосив, що транспорт – це зона підвищеної небезпеки, де переважна більшість нещасних випадків стаються з вини порушників правил поведінки на об'єктах залізниці, і, на жаль, рівень смертності від нещасних випадків залишається високим. Майбутніх залізничників ознайомили з теорією безпечного поводження на об'єктах транспорту, зі статистикою та конкретними прикладами. Підсумком розмови з молоддю були висновки про необхідність бути максимально уважними та відповідальними, не випробувувати долю, не легковажити з небезпекою та не дозволяти робити це іншим.

У коментарі "Львівському залізничнику" Ігор Кузьма відзначив, що ця співпраця з Держгірпромнаглядом триває кілька років поспіль, окрім цього, Львівська залізниця і самостійно проводить аналогічні профілактичні заходи. Протягом минулого

року працівники відокремлених залізничних підрозділів провели 638 лекцій і бесід у трудових колективах та навчальних закладах. Особливу увагу приділяють інформаційно-роз'яснювальній роботі у школах перед початком літніх канікул.

За нормативно-правовими документами, усі залізничники періодично проходять навчання та перевірку знань із питань охорони праці, надання першої медичної допомоги потерпілим від нещасних випадків і правил поведінки у разі виникнення аварій.

Ігор Кузьма відзначив, що покарання за порушення правил безпеки на залізничному транспорті нині, на жаль, недостатньо жорстке і не відображає усієї складності проблеми. За минулий рік в місцях масового пересування громадян залізничними коліями станцій та перегонів було затримано та оштрафовано понад 3500 осіб, хоча притягати до відповідальності таких порушників на практиці доволі складно.

Своєю чергою Державна служба гірничого нагляду та промислової безпеки України повідомляє, що, попри загальне збільшення кількості дорожньо-транспортних подій (ДТП), кількість випадків виробничого травматизму у 2012 році зменшилася у порівнянні з попереднім роком. За оперативними даними, в Україні у 2012 році зафіксовано 9816

нещасних випадків, з них 623 смертельні. Тоді як у 2011 році – 10675 нещасних випадків, з них 676 смертельних.

Заступник начальника Державної інспекції нагляду у машинобудуванні, на транспорті та у зв'язку Територіального управління Держгірпромнагляду у Львівській області Віктор Дукач відзначив, що, згідно з моніторингом, "першість" у сумній статистиці ДТП належить не залізничному транспорту, а таким галузям, як машинобудування, соціальна культура тощо. Серед основних причин Віктор Дукач відзначив порушення правил дорожнього руху, технічну несправність транспортних засобів, перевищення швидкості руху, порушення правил охорони праці під час будівництва доріг, недотримання положень про робочий час і відпочинок водіїв колісно-транспортних засобів, неналежна організація медичних оглядів, ігнорування необхідності стажування, інструктажів та неналежне навчання й перевірка знань.

Варто зазначити, що один із висновків, які зробила молодь за підсумками відкритої лекції, полягав у тому, що жодні просвітницькі заходи, інформаційні стенди чи навіть штрафи не вбережуть життя людини, якщо вона сама ставитиметься до нього недбало.

Оксана ЛОЇК  
Фото автора

## Приміський транспорт: найдешевший, але не безкоштовний...

**Напевно, не знайти сьогодні такої людини, яка не користувалася б приміським залізничним транспортом. Та чи замислювався хоч раз пасажир приміського поїзда, скільки коштує залізниці, наприклад, один рейс електропоїзда сполученням Львів–Трускавець? Аби не вдаватися у подробиці з великою кількістю цифр, варто лише зазначити, що виручка провідника за реалізацію квитків у цьому поїзді за одну поїздку в середньому становить три відсотки від суми, затраченої на підготовку та здійснення рейсу. Зрозуміло, що за таких обставин жоден поїзд у приміському сполученні не окупує себе, а завдає залізниці значних збитків.**

То в чому полягають причини збитковості приміських пасажирських перевезень?

Серед основних – низький рівень культури пасажирів, які переважно намагаються ухилитися від оплати вартості проїзду. Більшість

пасажирів купляє "короткі" квитки – на найближчі одну-дві зупинки, тоді як їдуть до кінцевого пункту призначення, а законну вимогу провідника оплатити проїзд часто сприймають як особисту образу, провокуючи своєю поведінкою

конфліктні ситуації.

Крім цього, серйозних фінансових втрат залізниця зазнає, здійснюючи перевезення пасажирів понад 20 пільгових категорій, які, за чинним законодавством, мають право на пільговий проїзд у поїздах приміського сполучення. Для прикладу, у 2012 році компенсація за перевезення пасажирів пільгових категорій становила лише 56,8 відсотка від фактично затрачених залізницею коштів.

З метою гарантування безпеки руху та культури обслуговування пасажирів залізниця постійно витрачає чималі кошти на утримання в належному технічному та санітарному стані моторвагонного рухомого складу, колій, посадко-

вих платформ та пасажирських будівель. При цьому варто зазначити, що додаткові кошти постійно витрачаються на ремонт рухомого складу та вокзальних комплексів, пошкоджених сторонніми особами: часто поїзди повертаються з рейсів із побитими вікнами та розфарбованими вагонами, фіксуються випадки викрадення внутрішнього салонного обладнання, псування фасадів залізничних будівель тощо.

Зважаючи на викладене, керівництво відокремленого підрозділу "Львівська дирекція залізничних перевезень" звертає увагу пасажирів на те, що, згідно з вимогами п. 37.2 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та

пошти залізничним транспортом України, сідаючи в поїзд, пасажир зобов'язаний мати проїзний документ та документ, що підтверджує право на пільговий чи безоплатний проїзд.

Через значні збитки від приміських перевезень залізниця не може самотужки забезпечувати приміське сполучення в повному обсязі, тому надалі змушена вдаватися до відміни окремих найбільш збиткових приміських поїздів.

Шановні пасажирів, змінюючи своє ставлення до користування приміським залізничним транспортом. Він є найдешевшим і найбезпечнішим, проте не безкоштовним.