



Видається з 15 лютого 1910 року №31 (8038) 16 серпня 2013 року www.railway.lviv.ua
lz@railway.lviv.ua

Сьогодні
у номер



■ Спекна минула, небезпека
кишкової інфекції залишається

Стор. 2 Коментар фахівця

■ Ювілейний турнір
пам'яті Георгія Кірпи

Стор. 4-5 Спортивний меморіал

■ Передові технології
повертають здоров'я

Стор. 6 Медицина

■ Перша практика
юних залізничників

Стор. 7 Репортаж

НОВИЙ ДАХ НА 52 ПОСТАХ

На Львівській залізниці триває реалізація
Програми ремонту покрівель постів електричної централізації



▼ ПРО ГОЛОВНЕ

Незважаючи на те, що надворі спекотний серпень, на залізниці вже триває відповідальний період підготовки інфраструктури до роботи взимку. Цей процес традиційно передбачає цілий комплекс робіт, скерованих на забезпечення безперебійної роботи залізничного транспорту впродовж осінньо-зимового періоду. Зокрема у господарстві перевезень цього року серед заходів з підготовки до роботи в суворих умовах холодної пори об'єктами основної уваги стали пости електричної централізації (ЕЦ). Тут з метою покращення стану будівель і споруд станційного господарства залізничники реалізують Програму ремонту дахів постів електричної централізації, затверджену начальником залізниці у квітні цього року. За словами головного інженера служби перевезень Ігоря Пайончківського, за результатами комісійних обстежень на дирекціях залізничних перевезень визначено 52 пости ЕЦ, які нагально потребували ремонту покрівлі. Станом на середину серпня на 25 програмних об'єктах уже виконано заміну дахового покриття, будівельники завершують роботу ще на 17 постах ЕЦ. Роботи на всіх об'єктах, передбачених програмою, планується завершити до 30 вересня цього року.

► Закінчення на 2 стор.

▼ КРАЙНЯ ТОЧКА ЗАЛІЗНИЦІ

НА СТАНЦІЇ ІЗОВ ВІДЧУВАЄТЬСЯ РИТМ ЖИТТЯ

Один зі звичайних робочих днів я зустріла незвично рано – у дизель-поїзді сполученням Ковель–Ізов. За вікном загорає світанок, день обіцяє бути сонячним і теплим. Зупинка у Володимирі-Волинському – і вагони заповнює робочий люд. Станція за станцією поїзд наближався до кордону і ще більше наповнювався пасажирами. На кінцевій разом зі мною на перон зійшли кілька десятків жінок і чоловіків, які попрямували на свої робочі місця. Розпочався новий робочий день на станції Ізов – одній із крайніх точок залізниці на українсько-польському прикордонні. Власне правильніше – робочий день змінює робочу ніч, адже станція працює цілодобово.

Територія, яку займає станція, доволі велика. На ній розташовані будівлі вокзалу, контори передач, поста електричної централізації, митного поста, вагонного госпо-



дарства, два житлові будинки і один бригадний, а також магазин. Поруч – маленьке село Рокитниця, більше схоже на хутір. Далі розкинулося село Чорників, а також Ізов, від якого станція власне й отримала свою назву. Сучасні споруди станції виділяють її на фоні стареньких сільських хат і роблять Ізов своєрідною оазою

цивілізації. Тим більше, що автобуси у ці віддалені краї заїжджають нечасто, а стан дорожнього покриття залишає бажати кращого, тож залізниця – чи не єдиний спосіб зручного транспортного сполучення із районним центром – Володимиром-Волинським.

Закінчення на 3 стор.

▼ ХРОНІКА РУХУ

Залізниця готова до перевезення нового врожаю зернових

На Львівській залізниці готові до перевезення зернових вантажів. За інформацією прес-центру залізниці, лише впродовж липня наша магістраль уже перевезла 929 вагонів із зерном та готова до інтенсивнішої роботи.

На Львівській залізниці є 71 під'їзна колія, на якій здійснюється навантаження та вивантаження зернових вантажів. Із них 11 – до елеваторів, 23 – до складів, 36 – хлібоприймальних пунктів та одна – до олійного комбінату.

Найбільше вагонів із зерновими вантажами на Львівській залізниці обробляють на станції Сапіжанка, де обробили від початку липня 101 вагон, та на станції Красне, де обробили 99 вагонів із зерновими.

Разом із тим залізничники зазначають, що підвищення продуктивності та ефективності роботи перешкоджає порушення норм на вантажні операції, вставлених договорами про подачу та забирання вагонів і експлуатацію залізничних під'їзних колій. Основними причинами неефективного використання вагонів-зерновозів під вантажними операціями є тривале оформлення дозвільних документів державними контролюючими органами. Хоча середній час на вантажні операції, які виконує залізниця, становить до шести годин, додатковий час, пов'язаний з оформленням дозвільних документів контролюючими органами, становить більше доби.

За підсумками роботи за 6 місяців 2013 року порівняно з аналогічним періодом 2012 року середній час користування вагонами зменшився на 5,8 год. (або на 16%) і становить 30,5 год. проти 36,3 год. За цей період оброблено на 2902 вагони (або на 26%) більше, ніж торік – 13856 вагонів проти 10954 вагонів. У липні поточного року порівняно з аналогічним періодом 2012-го середній час користування вагонами зменшився на 11,2 год. і складає 29,5 год.

Закінчення на 2 стор.