



# ВІДОЗВА



## до мешканців Покуття у справі відновлення залізничних сполучень

Понад п'ять років тому, у серпні 2014 року на завершення 9-місячних перемовин із ДАЗТ «Укрзалізниця» із залученням Кабінету Міністрів України та Міністерства інфраструктури вдалося досягнути мети – призначення поїзда Київ – Рахів, маршрут якого пролягав через станції Городенка-Завод та Гвіздець.

Тодішній очільник залізниці Борис Остап'юк, ігноруючи неймовірний спротив із боку керівників пасажирського підрозділу, зумів адекватно оцінити ситуацію та одноосібно ухвалив доленосне рішення – призначити поїзд Київ – Рахів. Всупереч недоброзичливим очікуванням пасажирських функціонерів цей поїзд одразу здобув шалену популярність, і невдовзі став «першою ластівкою» у доповідях залізниці про покращення сполучення із Яремчанщиною та Рахівщиною.

За рік-два контрольований показник «середня за рік населеність поїзда» сягнув позначки 96%. Тобто, у дні пікових навантажень він мав 100-відсоткову населеність, а в менш популярні періоди населеність поїзда могла знижуватись до рівня 92%. Такі показники повинні були б втішати обидві сторони перевізного процесу: як пасажирів (гарантія того, що поїзд не скасується), так і залізницю (високі показники населеності). Однак, насправді було по-іншому.

Шалена популярність поїзда, навіть попри незручний час виїзду із Києва, зіштовхувала інтереси «гірських» та «тернопільсько-покутських» пасажирів, яким доводилося конкурувати за місця у поїзді. Саме з метою вирішення цього питання я неодноразово звертався до керівництва АТ «Укрзалізниця» із належно обґрунтованими пропозиціями щодо розділення цих пасажиропотоків у просторі та часі.

Для покращення якості обслуговування «гірських» пасажирів я пропонував **скорочення часу подорожі на 4 години 38 хвилин**. Для цього достатньо організувати у складі поїзда №43/44 Київ – Івано-Франківськ групу із 10 – 12 вагонів, яка б прямувала за маршрутом Київ – Рахів. В такому разі прибуття до Рахова було б те ж саме, що є зараз у наявного поїзда №357 Київ – Рахів – близько 10-ї години ранку, однак виїзд із Києва був би не о 14:28, як маємо зараз, а о 19:06.

Скорочення часу в дорозі на 4 години 38 хвилин завдяки прямуванню через Львів було б неочікуваним покращенням для туристів, які прямують до рекреаційних осередків Яремчанщини, Рахівщини та прилеглих місцевостей. Водночас «тернопільсько-покутські» пасажирів отримали б можливість вирішити своє питання – отримати **зручний виїзд із Києва о 20:05** та зручне прибуття до пунктів Південного Тернопілля (Чортків о 5:31, Товсте о 6:27 та Заліщики о 7:18) і Покуття (**Городенка-Завод о 8:36**, Гвіздець о 9:18 та Коломия о 10:00).

У січні 2019 року із уповноваженим представником АТ «Укрзалізниця» (ЦЦЛ, Толкачов) було досягнуто принципової домовленості щодо втілення цих двох пропозицій у якнайкоротшій перспективі за умови погодження цих змін із Закарпатською ОДА. Я зібрав відповідні погодження від Рахівської районної ради, Рахівської РДА та Закарпатської ОДА та надав їх до АТ «Укрзалізниця» із супровідним листом, в якому виклав суть усіх наших попередніх домовленостей.

У відповідь на цей лист я отримав типову відписку відмовного характеру, яка фактично перекреслювала усі наші попередні засадничі домовленості із АТ «Укрзалізниця». У своїй відписці залізниця подала низку псевдоаргументів на «обґрунтування» неможливості втілення цих змін.

У повторному зверненні я обґрунтовано спростував окремо кожен псевдоаргумент, однак у відповідь отримав пакет нових псевдоаргументів ... і – сюрприз з зміною маршруту поїзда №357/358 Київ – Рахів в обхід станцій Городенка-Завод та Гвіздець.

Зміна маршруту поїзда є особливим проявом цинізму з боку уповноваженої особи АТ «Укрзалізниця» (ЦЦЛ, Красноштан), зважаючи на те, що цій несподіваній зміні передували мої півторогодинні перемовини із зазначеною особою, в ході яких сторони обговорили можливі перспективи розвитку залізничних сполучень на Прикарпатті ... і жодного натяку на плановану зміну маршруту поїзда №357/358 Київ – Рахів із уст керівника причетного підрозділу не прозвучало.

### Справа «Покутського Експресу» Як залізниця водить за носа

*Громадський активіст Іван Шостак підготував, а нардеп Олег Барна надіслав депутатське звернення до АТ «Укрзалізниця» про призначення регіонального експреса Львів – Заліщики через Гвіздець та Городенку.*

*У відповідь залізниця запропонувала два альтернативні варіанти, обидва через Чернівці в обхід Гвіздеця та Городенки:*

*1) до Заліщиків (без зміни графіка руху);*

*2) до Чорткова (зі зміною графіка руху).*

*Тим часом залізниця з власної ініціативи змінила розклад руху, тому вибору не було ... погодилися на другий варіант.*

>>>>>

Офіційна версія мотиву зміни маршруту поїзда з'явилась зі значним запізненням – 21.11.2019 р. в інформаційному повідомленні на офіційному сайті медіацентру «Магістраль» АТ «Укрзалізниця». Таким чином, спочатку було таємно реалізовано лукавий задум щодо зміни маршруту, а вже згодом «притягнуто за вуха» кілька псевдоаргументів на «користь» таких змін.

Першим псевдоаргументом є те, що «Це вже третій поїзд, що з'єднає столицю України з Чернівцями». При цьому залізниця свідомо оминула своєю увагою те, що «другий поїзд» №7/8 Київ – Чернівці курсує у складі лише трьох – п'яти вагонів із наявними вільними місцями при встановленій схемі поїзда 8 вагонів. Тобто, залізниця не задіявши перевізний ресурс «другого поїзда», починає втішати буковинців «третім поїздом» із надто незручним прибуттям до Чернівців о 4:20, який до того ж має ще й незручне відправлення із Києва о 14:28.

Сервіси трьох наявних варіантів доїзду із Києва до Чернівців виглядають таким чином (ціни вказані для купейних місць): поїзд №117/118 забезпечить **12-годинну подорож із середньою швидкістю за 340 – 450 гривень**; поїзд №7/8 забезпечить **12-годинну подорож із високою швидкістю за 740 гривень**; поїзд №357/358 забезпечить **14-годинну подорож із низькою швидкістю за 350 гривень**. Як видно, новопризначений поїзд із Києва до Чернівців не має жодних конкурентних переваг у порівнянні із двома іншими поїздами, що вже курсували між цими містами.

ліній з'являються

Окрім цього, при середній населеності поїзда 96%, середній запас для нарощення обсягу перевезень складатиме лише 4%, що в абсолютному вираженні від загальної кількості 506 місць становитиме 20 пасажирів. Однак, це жодним чином не вирішує «головної проблеми», начебто для вирішення якої причетні особи намагалися обґрунтувати зміну маршруту поїзда, – нестачі місць у сполученні між Києвом і Чернівцями у дні пікових перевезень. Оскільки саме у ці дні не було жодних вільних місць на поїзд №357/358 Київ – Рахів, тому зараз годі сподіватись на те, що ці місця з'являться для Чернівців.

Також АТ «Укрзалізниця» завжди за потреби у дні підвищеного попиту призначала додаткові поїзди №219/220 Київ – Чернівці та 249/250 Київ – Чернівці. Не винятком буде й прийдешній сезон, в якому ці поїзди курсуватимуть 3 тижні (упродовж різдвяних канікул), що у підсумку забезпечить Чернівцям 5

### >>>>> Залізниця з відповіддю не забарилася.

*«Акціонерне товариство "Українська залізниця" опрацювало Ваше депутатське звернення від 17.01.2019 № 01/917 щодо організації курсування регіонального експреса № 702/701 складом дизель-поїзда типу ДПКр-2 сполученням Львів – Чернівці до станції Чортків регіональної філії "Львівська Залізниця" та повідомляє.*

*...з метою збереження єдиного на сьогодні складу дизель-поїзда ДПКр-2, недопущення його зняття з курсування на зазначеному напрямку АТ Укрзалізниця не планує подовжувати маршрут прямування до станції Чортків.»*

*Це нагадує діалог із божевільним: – Кавун не дамо – беріть помідор або буряк.*

*– Гарязд, давайте буряк.*

*– Буряк не дамо.*

поїздів у сполученні із Києвом (в тім числі один транзитний Київ – Рахів). Водночас станції Городенка-Завод та Гвіздець залишились без жодного поїзда далекого сполучення, а доїзд приміськими поїздами не забезпечено.

Варто згадати про те, що тривалий час Чернівецька ОДА домогалася переведення маршруту поїзда Чернівці – Київ на маршрут через Кам'янець-Подільський (замість Заліщиків), оскільки це скорочує подорож до столиці на 2 години (у порівнянні із маршрутом через Заліщики). У 2014 році це було досягнуто.

Основну частину вивільненого маршруту через Заліщики, як такого, що не становив жодного інтересу для мешканців Чернівців, було використано для маршруту поїзда Київ – Рахів. Тепер, 5 років по тому, цей маршрут начебто зневацька став привабливим для Чернівців. Насправді, Чернівецька ОДА роками домагається другого поїзда через Кам'янець-Подільський або через Могилів-Подільський, однак АТ «Укрзалізниця» не може досягнути порозуміння із залізницею Молдови (CFM). Тому зміна маршруту – це не що інше, як невдале маскування реальних проблем під блиском фальшивих здобутків.

Другим псевдоаргументом від залізниці є те, що «Також завдяки новому маршруту поїзда № 357/358 Київ – Рахів мешканці Чернівців отримають пряме залізничне сполучення з гірськими курортами України». Ідея чудова. Не раз обговорював її як із представниками Чернівецької ОДА, так із представниками влади Рахівщини, а також у колах громадських активістів залізничного профілю. Однак сама реалізація ідеї, як і в більшості інших випадків, є категорично неприйнятною.

По-перше, залізниця не особливо сприяє доїзду буковинців до гірських курортів в межах Буковини, і ось неймовірна щедрість – безпересадковий доїзд до курортів Яремчанщини та Рахівщини. Однак при цьому залізниця не загострює увагу на тому, що поїзд до курортів вирушає о 4:45, а тому, туристам доведеться розпочати свій відпочинок із недоспаної ночі. Не згадує залізниця й про те, що вже опівдні цим туристам доведеться повертатися з курорту до Чернівців.

По-друге, мешканці Рахівщини та Яремчанщини створили б більший пасажиропотік до Чернівців, ніж мешканці Чернівців до гір, тому розклад руху насамперед повинен бути орієнтований на мешканців гір: ранкове прибуття до Чернівців (близько 6:00) та пообідній виїзд із Чернівців (о 15:30). Це також відповідало б вимогам чернівецьких туристів для організації походів вихідного дня у гірську місцевість (п'ятниця по обіді – виїзд із Чернівців; понеділок вранці – повернення).

Головним у цій справі є те, що залізниця вперто не бажає удосконалювати рух поїздів на Південному Тернопіллі та Прикарпатті з метою раціонального перерозподілу пасажирів між поїздами, зокрема з метою максимального уникнення невластивого пасажирського трафіку.

До прикладу, курортне місто Заліщики активно використовує для своїх потреб поїзд Київ – Чернівці, що має зручний виїзд із Києва о 20:05 та зручне прибуття до Чернівців о 7:57. Далі – трансфер до Заліщиків, що триває в межах однієї години. Незважаючи на те, що із Києва (виїзд о 14:28) до Заліщиків (прибуття о 2:48) курсує безпосередній поїзд, місцеві мешканці та гості краю віддають перевагу поїзду №117/118 Київ – Чернівці.

Залізниця, не маючи бажання вникати в тонкощі реальних обставин, сприймає це як гостру нестачу місць із Києва до Чернівців, і додатково скеровує до Чернівців поїзд №357/358 Київ – Рахів. В результаті, «заліщицькі» пасажирів їздять «чернівецьким» поїздом, а «чернівецьким» пасажирів залізниця, зовсім не розуміючи суть проблеми, пропонує «заліщицький» поїзд. Це є одним з яскравих прикладів породження залізницею невластивих трафіків.

Те ж саме маємо і у випадку «гірських пасажирів». Ці пасажирів можуть прямувати в гори більш швидко (на 4 год. 38 хв.) дорогою поїздом 43/44 Київ – Івано-Франківськ за умови продовження (для частини вагонів цього поїзда) маршруту до Рахова. Однак залізниця надає «гірським пасажирам» вибір за принципом «краще із гіршого»: або їдете швидко із незручною пересадкою (пробудження о 5:00; вихід з вагону о 5:43) в Івано-Франківську на напівлегальні мікроавтобуси разом зі сноубордами, лижами та іншим громіздким спорядженням, або їдете без пересадок але досить повільно.

Мешканцям Покуття до 08 грудня 2019 року теж залишався аналогічний вибір за принципом «краще із гіршого»: виїзд із Києва о 14:28 та прибуття до Городенки о 4:13 або виїзд із Києва о 19:06 з прибуттям до Івано-Франківська о 5:43 і майже 2-годинне очікування на перший автобус о 7:30 до Городенки.

Усі намагання аргументовано переконати залізницю у необхідності невідкладної оптимізації пасажиропотоків (з метою усунення наявних конфліктів інтересів між різними групами пасажирів)