Ãåíåðàëüíà “ðåïåòèö³ÿ” ïåðåä “â³êíàìè”

Так образно можна назвати штабні навчання, які пройшли минулої п’ятниці під керівництвом начальника залізниці Михайла Мостового за участю його заступників та керівників служб. Заступник начальника служби колії з капітального ремонту Ігор Юник детально доповів про обсяг робіт, який належиться виконати колійникам під час довготривалих “вікон”. “Побачити” його можна було на листах ватману із затвердженими графіками надання “вікон”. На таких же великих листах – розроблені технологічні процеси із поденними графіками виконання робіт, з індивідуальним підходом до кожного об’єкта, починаючи з підготовки і до відкриття перегону, з переліком машин та механізмів, які задіяні під час “вікон”.

Нагадаємо, що для покращення технічного стану колії в 2007 році заплановано виконати різні види ремонту на 533 км колії.

Щоб гарантувати чітку роботу під час довготривалих “вікон”, потрібні зусилля не тільки колійників, але й інших служб залізниці. Тому начальник залізниці Михайло Мостовий дуже детально спілкувався із представниками усіх оперативних служб, заглиблювався у деталі, вносив суттєві поправки у процес виконання колійних робіт.

Редакція звернулася до учасників навчань за коментарями.

Начальник Львівської залізниці Михайло МОСТОВИЙ:

«Найважливіше завдання навчань – правильно спланувати стратегію і тактику виконання такого величезного об’єму роботи»

– Штабні навчання були проведені для того, щоб добре відпрацювати виконання важливого завдання: в цьому році нам необхідно виконати модернізацію колії об’ємом 220 км. Такий об’єм у нас був лише у 2000 році. Тоді нам допомагали усі залізниці України, а тепер його треба виконати власними силами. В цьому обсязі робіт 55 км капітального ремонту,108 км середнього ремонту, 150 км комплексно-оздоровчого, заміна стрілочних переводів новими в обсязі 370 комплектів, в тому числі на залізобетонних брусах 300 комплектів, а також заміна стрілочних переводів старопридатними в кількості 80 комплектів. Ретельна підготовка дає можливість правильно спланувати стратегію і тактику виконання такого величезного об’єму роботи. Треба було, як люблять казати в армії, відпрацювати взаємодію родів військ, тобто наших основних галузевих служб: колійної, перевезень, локомотивної, сигналізації і зв’язку, електропостачання та ін. Ми поставили перед собою завдання спланувати “вікна” таким чином, щоб одержати найбільшу продуктивність праці і максимальний виробіток. Як показує аналіз, продуктивність “вікна” у нас складає 400-500 метрів за добу. Цього замало. Було прийняте рішення провести довготривале “вікно” на перегоні Радивилів-Дубно із закриттям цього перегону на 4 доби, і так організувати рух поїздів, щоб не було затримок поїздів. Завдання стояло, що під час виконання цих робіт нам необхідно у Здолбунові прийняти 40 поїздів, у Підволочиську - 10 поїздів, і здати відповідно 40 і 10. Під час навчання ми розглянули якими ходами об’їжджати “вікно”, як будувати співпрацю галузевих служб у питаннях роботи локомотивів, локомотивних бригад, підведення техніки до місця робіт, черговість виконання робіт, буквально до хвилини, щоб усе це було відмічено на графіку і техніка чітко у свій час заходила на роботу у “вікно”. Тільки при такому підході ми будемо мати очікуваний результат.

Навчання показали, що є ще ряд суттєвих недоробок, які необхідно до початку робіт вивчити, проаналізувати і вжити відповідних заходів. Додаткової уваги потребують питання завантаження і вивантаження на перегоні хопер-дозаторних вертушок, екіпірування техніки, запобігання розкраданню дизельного пального під час робіт, маю на увазі обладнання задіяних у господарських роботах локомотивів пристроями БІС-Р, які запобігають викраденню пального і дають можливість проаналізувати роботу локомотива, підготовки і обкатки локомотивних бригад по передбачених обходах, по яких поїзди будуть обходити “вікно”.

“Штабні навчання корисні для усіх...”

Заступник начальника залізниці по колії Володимир ХАРЛАН:

– Під час навчань виявились резерви, які раніше навіть не розглядалися. Ми колективно дійшли висновку, і було прийняте рішення віддати перевагу довготривалим “вікнам”. До речі, якщо торік по Львівській залізниці був найнижчий показник по використанню довготривалих “вікон”: за 56 діб –10,2 км, тобто 180 метрів колії за одну добу, то в цьому році ми розраховуємо вийти у 17 “вікнах” не менше, як на 800 метрів. І цього нам вдалося досягнути за рахунок штабних навчань, оскільки всі їх учасники зрозуміли, що це найбільш вигідний варіант у всіх аспектах.

Оскільки кожна служба задіяна на “вікнах”, тому штабні навчання проводились із їх залученням. Звичайно, в служби колії сам обсяг роботи більший як в підготовці, так і в самій роботі. Велика відповідальність лягає на плечі служби перевезень по пропуску поїздів під час колійних робіт. Щодо захисту розроблених планів, то відповідно він буде проводитись в Головному управлінні колійного господарства Укрзалізниці з участю фахівців інших управлінь, в тому числі Головного управління перевезень. Можемо говорити про очевидні вигоди довготривалих “вікон” під час оновлення колійного господарства залізниці у 2007 році: максимальний обсяг робіт і зменшення витрат.

«На головному напрямку “вікна” подовшають...»

Начальник служби колії Богдан КІНЦАК :

– Попередньо ми планували за двадцять сім десятигодинних “вікон” зробити капітальний ремонт 58, 3 км колії. Проте на штабних навчаннях начальник залізниці дав вказівку і прийняв рішення на таких перегонах головного напрямку магістралі як Красне-Ожидів та Броди-Радивилів роботи з оновлення колії під час довготривалого “вікна”. Таким чином збільшилась кількість довготривалих “вікон” на здолбунівському напрямку, що повинно позитивно вплинути на якість робіт. Великі “вікна” тут відкриємо з 11 квітня, але перші чотири десятигодинні “вікна” на цій дільниці від Львова до Здолбунова будуть призначатися на парні числа уже з 2 квітня. Працюватимуть люди і техніка трьох колійних машинних станцій. На час довготривалого закриття рух поїздів в основному піде на Львів-Красне-Підволочиськ і через обводи – стоянівський хід з Ківерців на Стоянів і від Тернополя на Ходорів.

До робіт плануємо залучити комплекс машин ВПРС, планувальник баласту, стабілізатор і вакуумну машину з Українського центру механізації колійних робіт, а також нашу RM–80. На штабних навчаннях начальник залізниці поставив перед нами завдання, щоб до літнього графіка ми підтягнули головний напрям магістралі до належної якості. Йдеться про модернізацію колії на дільницях Львів-Здолбунів (69,1 км), Красне-Тернопіль (47,1 км), відповідно 41,1 км інших видів ремонту, заміну 54 стрілочних переводів та середній ремонт 8 стрілочних переводів.

«Розрахувати економіку кожного “вікна...”»

Заступник начальника залізниці – начальник служби перевезень Олександр ЛЕВИЦЬКИЙ:

– Такі навчання проводились на Львівській залізниці вперше. На штабних навчаннях виникло питання використання палива, бо витрати дизпалива на колійних роботах дуже значні.

Друге питання – готовність господарства до колійних робіт, ефективне використання комплексу всіх господарств, які задіяні. Користь від таких штабних навчань – реальна: всі деталі глибоко продумуються.

В цьому році, як і торік, у зв’язку з “вікнами” на головному ході залізниці будуть значні зміни в графіку руху поїздів, передбачається й відміна деяких пасажирських поїздів.

Нам треба дуже ретельно прорахувати всю економіку кожного “вікна”, оцінювати, де ми втратимо, де ми більше виграємо. Ну і, звичайно, безпека руху.

Під час штабних навчань нам дали завдання розробити варіантні графіки на довготривале “вікно” на дільниці Здолбунів-Львів перегону Броди-Радивилів, що належить до найбільш напружених дільниць по курсуванню вантажних поїздів Головний хід дуже завантажений і в той же час його треба довести до належного рівня за станом колії.

Під час “вікон” у нашому господарстві дуже велике навантаження лягає на диспетчерський апарат, зокрема, на чергових по станціях. Тому на ці “вікна”, крім чергового по станції, поїзного диспетчера, ще призначаються відповідальні працівники з числа фахівців нашої служби та дирекцій, які знаходяться на диспетчерському крузі, біля чергового по станції. Вони допомагатимуть вирішувати питання в нестандартних ситуаціях.

Орися ТЕСЛЮК, Ігор ПАРАЩАК
Фото Ігоря ПАРАЩАКА

Редакційна пошта

Від графіка руху залежить дуже багато

Доброго дня, шановна редакціє «Львівського залізничника»!

Недавно мені випадково потрапила до рук ваша газета, в якій ішлося про відміну деяких приміських потягів. Я цілком розумію скрутне становище, яке склалось на залізниці, але не бачу об’єктивного підходу до цього питання. Я працюю фотокореспондентом у місцевій Сарненській газеті, часто користуюсь приміським транспортом і останнім часом спостерігав таку картину: по вагонах ходять декілька чоловік і переписують кількість пасажирів. Вони мені пояснили, що це робиться для того, щоб виявити, куди пасажирів їде більше, а куди менше.

Їдучи у вагоні, чую багато нарікань від пасажирів на те, що, наприклад, нема жодного дизель-потяга протягом дня у напрямі до Ковеля. Основна маса пасажирів їде до Кузнецовська, частина – до Маневич, звідки маршрутками легко добратись до Ківерців і до Луцька. Із Сарн перший потяг до Ковеля відправляється о 6.08 а другий аж о 16.04. Разом з тим, туди навіть маршрутки не ходять. Я спостерігав, що від Маневич до Ковеля дизелі ідуть повністю порожні, а це не багато-не мало – 80 км! Ще один приклад: навіщо пускати потяг Сарни-Антонівка о 8.10, якщо ним майже ніхто не їде? Якби цей рейс продовжили до Маневич, а відправлення зробили десь близько 10-11-ї години, то багато людей були б вам дуже вдячні. І ще одна порада: не варто пускати приміські потяги з інтервалом у декілька годин на Дубровицю, бо туди маршрутки через кожні півгодини ходять.

Сподіваюся, що залізниця врахує ці побажання і побудує графік руху так, щоб від приміських поїздів було користі і залізниці, і пасажирам.

З повагою Василь СОСЮК, м.Сарни.

А люди все ще ходять пішки

У матеріалі “Або п’ять кілометрів пішки, або годину чекати...”, опублікованому у №7 «Львівського залізничника» за 16 лютого 2007 року, ми відповіли на лист-скаргу Катерини Федорівни Суран, у якому вона пише, що зняття з маршруту рейсу приміського поїзда Мукачево-Лавочне призвело до того, що працівникам Мукачівської дистанції колії доводиться після роботи пішки долати п’ять-шість кілометрів, аби добратися додому. Інженер пасажирського сектору Ужгородської дирекції залізничних перевезень Михайло Циганин запевнив, що проблему вирішено шляхом дозволу зупинки поїзда № 808 сполученням Мукачево-Львів на зупиночних пунктах Сасівка, Гукливий та Занька.

Втім, за словами начальника Мукачівської дистанції колії Любомира Осташа, близько 15 працівників, які працюють поблизу зупиночного пункту Оса, все ще долають пішки п’ять-шість кілометрів до найближчого зупиночного пункту, де цей поїзд зупиняється. “Коли зняли приміський поїзд Мукачево-Лавочне, я відразу звернувся в Ужгородську дирекцію, щоб там вирішили проблему із доїздом залізничників, – говорить Любомир Осташ. – Адже там немає автодороги, щоб ми могли самотужки забирати людей автомобілем. Тоді для нас на деяких зупиночних пунктах дозволили зупинку поїзда № 808 Мукачево-Львів, але проблема із доїздом залишилася. Залізничники, які працюють на Осі, ходять пішки п’ять-шість кілометрів, щоб сісти на 808-й поїзд”.

За словами Любомира Осташа, щоб вирішити цю проблему, потрібно, щоб поїзд зупинявся на зупиночних пунктах Оса та Яблунів. Але в дирекції йому пояснили, що не можуть дозволити зупинку поїзда на кожному зупиночному пункті.

Тож колійники після важкого робочого дня, у мокрому взутті й одязі, дотепер змушені пішки долати п’ять-шість кілометрів, аби сісти у поїзд.

Дмитро ПЕЛИХ