

“І МИ ЗГАДАЄМО ЦІ ПЕРЕГОНИ З ЛЕГКИМ СУМОМ...”

Наприкінці травня почалась активна робота з підготовки напрямку Львів-Здолбунів до швидкісного руху поїздів



– Дільниця Львів-Здолбунів поділена на дві черги: Львів-Красне та Красне-Здолбунів, – розповідає заступник начальника залізниць з колії Володимир ХАРПЛАН. – На першій – менший обсяг роботи, але виконувати її дуже непросто, адже потік поїздів йде з Красного на Львів через Тернопіль і тут складніше отримати “вікна”. На другій дільниці темпи робіт – активніші, бо є більше “вікон”. Минулого тижня у Главку руху ми погодили всі “вікна” на липень і визначили терміни виконання всіх обсягів робіт. Загалом уже зроблено 65,9 відсотка запланованої модернізації та інших видів ремонту колії. Попереду – значний обсяг робіт із впорядкування земляного полотна, смуги відчуження, залізничних переїздів, посадочних платформ. Паралельно з цим триває ремонт станційних будівель, пунктів обігріву, контор начальників дільниці, колійних майстрів. Частина робіт в межах станцій виконують залізничні будівельники, а на перегонах свої споруди колійники оновлюють власними силами.

До роботи залучена техніка колійних машинних станцій №№123, 125, 124, 274 та Львівського центру механізації колійних робіт, а також екскаватори та бульдозери мостопоїздів №№61, 63. Допомагають виконувати роботи на дільниці швидкісного руху й військові, за угодою вони повинні впорядкувати 10 кілометрів земляного полотна. Ймовірно, що військові впорядковуватимуть водовідводи на станціях. Поки що цим займаються тільки колійники, відряджені з інших дистанцій колії, яким визначено обсяг роботи в межах від 6 до 10 кілометрів, залежно від складності. Сюди входить також вирубування кущів, викошування трави, підготовка колії до середнього і комплексно-оздоровчого ремонтів, а також ремонт залізничних переїздів разом із настилами

та приміщеннями чергових, якщо це переїзд, який охороняється.

Люди, які працюють на перегонах, забезпечені всім необхідним, вирішене питання оплати понаднормових годин. Загалом підрозділи справляються із своїми завданнями, навіть перевиконують їх, “вікна” сплановані так, що всі роботи мають бути завершені вчасно. Матеріалів верхньої будови колії для роботи – достатньо.

Нині на дільниці майбутнього швидкісного руху працює техніка Українського центру механізації колійних робіт, зокрема машини ВПР08 УНІМАТ, ВПР09 ДОЛМАТІК, вакуумний навантажувач баласту, RM-80, планувальник баласту та стабілізатор колії. Ця техніка об'єднана в один комплекс і виконує роботу на всьому напрямку, нею заплановано пройти 392,2 км, довівши колію до відмінної кондиції. Чекаємо ще одну машину ВПР. Маю підстави сподіватися, що з допомогою цієї техніки усі завдання будуть виконані і поїзди підуть на цій дільниці із запланованою швидкістю.

Бездоганна колія “народжується” у тяжкій праці

Колійна праця – тяжка. Дуже нелегко дається колійникам кожен кілометр модернізації, капітального, комплексно-оздоровчого та середнього ремонтів колії, кожен комплект стрілочного перевалу – його заміна чи ремонт. Під час роботи тут не побалакаєш. А після роботи вони поспішають у своє тимчасове житло, щоб помитись, повечеряти та відпочити, бо наступного дня їх знову чекають перегони і спека або дощі. Про це думалось, коли спостерігала, як працює комплекс машин на перегоні. Тут не до розмов і не до позування перед об'єктивом фотоапарата. Якщо у минулі відвідини цих ділянок колії вдавалось поспілкуватись з фахівцями із колійних машинних станцій, то тепер не вийшло. Техніка стрімко рухалася перегonom, виправляючи колію, очищуючи баласт, уся обслуга колійної техніки була на своїх місцях у кабіні.



Проте, наскільки б досконалою не була техніка, є види робіт, які виконуються лише людськими руками. Це добре знає старший колійний майстер Ужгородської дистанції колії Юрій ПЕТРИЧКО, який працює на колії з 1973 року. Дільниця, яку він очолює, перевальна, тож випробовує вона на міцність і вправність не так колійну техніку, як людські руки. Три десятки ужгородських колійників знаходяться тут у відрядженні в Бродівській

дистанції колії ще з 21 червня. Юрій Петричко каже, що усі колійники – люди невибагливі ані до умов роботи, ані до товариства. Їм доручили «опікуватися» шістьма кілометрами парної і непарної колії перегону Верба-Кам'яниця, на яких треба було змастити закладні та клемні болти, докрутити, замінити дефектні болти. Цю роботу вони вже виконали. Треба ще викосити траву та вирубати кущі в смугі відчуження.

Того дня ужгородці завершували середній ремонт колії в районі переїзду, що не охороняється, і чекали на прибуття машини для виправки колії. На переїзді вони замінили дерев'яні шпали на залізобетонні і планували ще того дня оновити настил переїзду. А загалом під час середнього ремонту вклали в колію 69 залізобетонних шпал замість дерев'яних.

Спілкуючись з робітниками, в тому числі з бригадиром Василем Моняком, ми дізнались, що люди задоволені харчуванням та умовами проживання в школі-інтернаті. У меню харчування – сметана, м'ясо, салати, сир. Залізничники щодня одержують повноцінний обід, а також пляшку мінеральної води на особу.

– Навантаження зараз велике – треба викосити велику площу на смугі відчуження та вирізати багато кущів. Маємо чотири куцорізи, одну бензопилу і чотири коси. Робота хоч і нелегка, але для нас звична, бо кожен з нас вдома заготовляє сіно для худоби.

П'ятого липня ужгородські колійники від'їжджають додому, а на зміну їм прибуде нова група, яка працюватиме тут до 20 липня.

– Я дуже хвилююся, – признався Юрій Петричко, – щоб хтось не захворів, але, слава Богу, всі здорові. Кращих назвати не можу, бо добре працюють усі.



Мостовий майстер першої категорії Бродівської дистанції колії Іван ДОВБЕТА, якого ми зустріли на 88-му км перегону Верба-Рудня, розповів, що, відповідно до нормативів, вони за два дні проведуть оновлення старого переїзду.

– Від початку робіт на дільниці швидкісного руху, ми вже оновили сім переїздів на 5, 15, 21, 38, 46, 64 та 67 кілометрах, – додав він. – Окрім нас, є ще дві такі бригади з інших дистанцій колії. Роботи вистачає усім, бо на дільниці Красне-Здолбунів 46 залізничних переїздів. До речі, Іван Довбета працював на будівництві переїзду з гумово-кордовим покриттям, який став першою ластівкою на Львівській залізниці і в Бродівській дистанції колії.

Ми під'їхали до залізничного переїзду на 93-му кілометрі, ремонтом якого займалися працівники Івано-Франківської дистанції колії.

– У нашому розпорядженні – дільниця з 91 по 95 км, – розповів заступник начальника Івано-Франківської дистанції колії Юрій ГОЦУЛЯК.



– Виконуємо середній ремонт колії, викосили обочину, оправили баластну призму. Зараз здійснюємо заміну дерев'яних вставок на залізобетонні.

Залізничники, з якими нам довелося поспілкуватись, сказали, що житлові умови у них нормальні, є душові кабінки, харчування теж непогане, щодня отримують мінеральну воду у пластикових пляшках.

Наступна зупинка – станція Верба. Того дня на станції будівельники із будівельного управління №4 ремонтували пункт обігріву колійних бригад.

На завершення нашої поїздки ми поспілкувались із заступником начальника Бродівської дистанції колії з кадрів і соціальних питань Наталією ГОГОШ. Напередодні у Бродівську дистанцію колії прибули 40 працівників із Самбірської, Тернопільської, Стрийської дистанцій колії та мостопоїзда №61 – вони будуть облаштовувати на станціях водовідводи та укладати залізобетонні лотки. Наталія Іванівна заздалегідь подбала про організацію їхнього проживання та харчування. Загалом же від початку робіт вона розселила 510 осіб, налагодила їх харчування і постійно тримає на контролі десятки питань, пов'язаних із постійним забезпеченням усім необхідним людей, які перебувають у відрядженні. У виконанні такого великого обсягу роботи Наталії Іванівні допомогли голови профкомів та керівники підприємств, які кілька разів на тиждень приїжджають на перегони до залізничників.

Орися ТЕСЛЮК
Фото Дмитра ПЕЛИХА



У Мостиськах вирішували, як забезпечити тепло на зиму

Як ми уже писали, нині на об'єктах залізниці йде виконання програми з реконструкції котельень, зокрема переведення їх на більш економне – газове та електричне опалення. Одним із залізничних об'єктів, які до початку цьогорічного опалювального сезону мають перейти на економічно вигідне опалення, є три житлові будинки у селі Мостиська-II, в яких проживають залізничники, споруда дитячого садка та будинок сільської ради.

Однак мешканці довго не могли визначитися, яке опалення їм пасує більше: індивідуальне чи централізоване. Таке зволікання – є проблемою для залізниці, бо, за словами головного інженера служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд Любомира Мельника, вже оголошено тендер на реконструкцію системи опалення у житлових будинках та будинках соціальної сфери, а мешканці будинків усе ще думають, що їм буде вигідніше.

– Ми пропонували поставити

економну газову котельню, яку б під'єднали до існуючої системи опалення і передали б на баланс сільської ради. Таким чином люди від початку опалювального сезону були б забезпечені теплом, – говорить Любомир Мельник. – Але сільська рада вирішила, що для мешканців Мостиська-II буде краще, якщо ми підведемо газ до будинків, а вони вже самі зорядять індивідуальне опалення. Для залізниці, щиро кажучи, такий варіант навіть кращий. Але якщо частина мешканців до зими не встановить

індивідуального опалення, то тоді вважатиме залізницю винною у своїх проблемах. Такі настрої панують у той частини мешканців, яка ще не дала згоди на встановлення індивідуального опалення. Зі 126 власників квартир, на індивідуальне опалення, станом на цей момент, погодились лише 70.

Аби з'ясувати, чого хочуть залізничники у Мостиськах, керівництво служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд ініціювало загальносільський збори. Понад дві години люди сперечалися, яке опалення буде кращим. Мешканка одного із залізничних будинків Ніна Яхмиць переконала, що для всіх буде краще автономне опалення:

– Раніше у нас була котельня, яка працювала на привозному газі, – говорить пані Ніна. – Але частина людей не платили за газ і нам припинили подавати тепло. А найбільше постраждали люди, які постійно

і вчасно платили за надані послуги. Тож і при встановленні централізованого опалення існуватиме проблема заборгованості і відключення від тепла – всіх без винятку. Окрім того, тариф за централізоване тепло буде значно вищим, ніж при індивідуальному опаленні. Щоправда, на встановлення індивідуального відразу потрібні великі кошти. Але через деякий час таке опалення себе виправдає.

А пенсіонерка Анна Хитра іншої думки:

– Я отримую всього 450 гривень пенсії, з якої потрібно оплатити комунальні послуги. Крім того, значна частина грошей йде на харчування, – говорить пані Анна. – Тому я і багато інших людей переконала, що потрібно робити централізоване опалення. Ми не маємо 5-7 тисяч гривень на встановлення індивідуального опалення. То що ж нам цілу зиму мерзнути? А якщо хтось

такий хоче індивідуального опалення, то хай сільрада вирішує: видавати дозволи на його встановлення чи ні.

Врешті, під час тривалих дебатів мешканці Мостиська-II були одностайні в одному – взимку усі захочуть мати тепло і затишок у помешканнях, а тому необхідно без зволікань дійти згоди щодо системи опалення.

На завершення зборів своє слово сказала голова сільради Галина Жук:

– Я хотіла, щоб кожен встановив собі індивідуальне опалення, адже незважаючи на те, що для його встановлення потрібна значна сума, вона досить швидко себе окупить. Але сільрада має дослухатися до громади. Тому нині ми спільно дійшли такої думки: нехай залізниця встановлює котельню, яку ми візьмемо на свій баланс.

Дмитро ПЕЛИХ