

# Надзвичайний стан як “шокова терапія”

Протягом липня цього року на залізницях України було зафіксоване погіршення стану безпеки руху поїздів. Це змусило керівництво галузі вдатися до рішучих кроків, аби виправити ситуацію. З цією метою 24 липня Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак оголосив “Місячник надзвичайного стану з безпеки руху поїздів”. Про його перебіг на Львівській магістралі розповідає заступник начальника залізниці – Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген ТАЛОХА.



– Треба відзначити, що і на нашій залізниці липень “відзначився” низкою транспортних подій, причиною яких став людський фактор. Ця обставина вказує на певні прогалини у роботі щодо дотримання належного рівня безпеки руху. Довели небезпідставність цієї тези перевірки, які проводяться ревізорами з безпеки руху спільно з керівництвом залізниці, начальниками дирекцій і структурних підрозділів. В рамках місячника розроблено графік чергувань, які здійснюються і вдень, і вночі – проводяться виїзди керівників та інструкторського складу на підприємства для зустрічей із трудовими колективами, ведеться активна робота з виявлення та усунення недоліків та недопрацювань, котрі безпосередньо стосуються безпеки руху.

– Євгене Івановичу, якими є результати роботи впродовж першої декади місячника?

– За результатами першої декади була проведена оперативна нарада під головуванням начальника залізниці. Відзначено тенденцію до покращення стану безпеки руху на залізниці. Разом із тим, Михайло Мостовий звернув увагу присутніх на те, що не у всіх службах і структурних підрозділах відповідально поставилися до проведення місячника. Як приклад, можна навести витяг з доповідної записки, складеної за підсумками перевірок, проведених

11 серпня цього року. На станції Берегомет виявили не закриті релейне приміщення, отож вільним доступом до нього міг би скористатися будь-хто із сторонніх осіб. Тут також виявили розпломбування трьох кнопок на пульті чергового по станції без оформлення відповідного запису в журналі. А от на станції Здолбунів (у Рівненському парку) недбало ставляться до порядку зберігання гальмівних башмаків – не закривається ящик для їх зберігання. Переїзд 48 км “Пост безпеки” ст. Добросин – чергова по переїзду П.В.Сенюк була відсутня на посту 1 год. 20 хв.; станція Рава-Руська: складач (з правом огляду вагонів) І.П.Кішак під час опитування продемонстрував низький рівень знань з виконання проб гальм у поїздах і був скерований на позачергові іспити в комісію вагонного депо Клепарів.

– Чи достатньо уваги приділяється стану безпеки руху на дрібних підприємствах і станціях, які ніби перебувають “у тіні” своїх великих і потужних побратимів?

– На перший погляд може здатися, що основна увага приділяється тим підприємствам і станціям, на яких виконується великий об’єм робіт, які перебувають в епіцентрі перевізного процесу, проте керівники малих підрозділів марно сподіваються, що їм вдасться уникнути чіткого виконання вимог і заходів, передбачених надзвичайним станом. Якраз на тих малих підприємствах і станціях, де нехтують елементарними правилами безпеки руху, можуть виникнути великі проблеми. Керівництво залізниці це добре розуміє і цього не допустить.

Розмовляв Андрій ВЕЗДЕНКО

# Чи поменшає пошкоджених вагонів?

Пошкодження вантажних вагонів Укрзалізниці на території інших держав – проблема надзвичайно актуальна. Незважаючи на численні звернення представників нашої магістралі до західних колег, чий “внесок” у цю справу найсуттєвіший, з проханнями акуратніше розвантажувати наш рухомий склад або знайти для цього альтернативні варіанти, особливих змін досі не відбувалося. За неофіційною інформацією, західним сусідам було економічно вигідніше швидко і без особливих церемоній розвантажити наші вагони наявними засобами, аніж щось змінювати. А коли доводилось за пошкодження платити – ціна була не настільки суттєвою, щоб на неї зважати. Зрозуміло, що вічно тривати так не могло, тому, щоб частково зменшити гостроту проблеми, фахівці нашої залізниці запропонували переглянути застарілі калькуляції до договору «Про правила користування вагонами у міжнародному сполученні».

Звичайно, представники іноземних залізниць не були у захваті від пропозиції платити більше, але, за-

дяки принциповій позиції Львівської залізниці, компромісу було досягнуто. З першого березня цього року набрала чинності переглянута калькуляція вартості ремонту пошкоджених вагонів між Укрзалізницею та ЗССК Карго (Словаччина). Якщо раніше, наприклад, ремонт колісної пари з обточуванням поверхні кочення і повною ревізією букс коштував 40 швейцарських франків, то тепер – 156 євро. Ремонт кришки люка піввагона раніше коштував 19 швейцарських франків, а зараз – 19 євро. Тобто, вартість ремонту вузлів та деталей, у середньому, зросла у півтора-два рази.

З першого серпня набула чинності аналогічна калькуляція між Укрзалізницею та МАВ Карго (Угорщина). У серпні також заплановано зустріч з польськими залізничниками, де, імовірно, буде підписаний погоджений проект договору, який включає і переглянуту калькуляцію вартості ремонту пошкоджених вагонів. Сподіваємось, завдяки цьому кількість «хворих» вагонів зменшиться.

Ігор ПАРФЕНЮК

# До Перемишля – електричкою

Замість поїзда №76/75, що курсував у сполученні Чернівці–Перемишль, експлуатуватиметься електропоїзд серії EP2. Восьмого серпня він здійснив випробувальний рейс за маршрутом Львів–Перемишль.

– Поїзд № 76/75 був скорочений через, те що пасажирів використовували його для перевезення контрабандних товарів через кордон, організовуючи сховки у технологічних порожнинах вагонів. А прикордонно-митні служби, шукаючи контрабанду, нищили обшивку вагонів, – розповідає начальник відділу експлуатації та безпеки руху служби локомотивного господарства Михайло Рудик. – У зв’язку з цим було прийняте рішення замінити цей поїзд електропоїздом. У кожному вагоні електропоїзда буде провідник, який стежитиме за дотриманням правил проїзду. Завдяки цим змінам, вагони не нищитимуться ні пасажирями, ні відповідними службами.

Начальник моторвагонного депо Львів Володимир Шушков додав, що електропоїзд пройшов заводський ремонт, тому обкатка була необхідна, адже залізниця має гарантувати пасажирам безпеку перевезення. Разом із тим, польські колеги ознайомилися з новим електропоїздом, з його технічною документацією, аби дати дозвіл в’їзду на свою територію.

Дмитро ПЕЛИХ

# Позачергові обстеження під’їзних колій

Для покращення стану безпеки руху поїздів при перевезенні небезпечних вантажів Міністерство транспорту і зв’язку зобов’язало Дирекцію залізничних перевезень до 29 серпня цього року провести комісійні перевірки технічного стану під’їзних колій, транспортних засобів, місць виконання вантажних операцій, дотримання умов перевезення небезпечних вантажів відправниками та вантажоодержувачами небезпечних вантажів.

Як повідомили в службі комерційної роботи і маркетингу залізниці, станом на 1 серпня із 1 033 під’їзних колій обстежено 560, з яких 526 готові до роботи в осінньо-зимовий період 2007-2008 років. Через कुщову гнилість шпал закриті для подачі вагонів під’їзні колії комбінату хлібопродуктів в Радехові, ТОВ “Рахівська картонна фабрика” в Рахові, солерудника №8 у Солотвино, кар’єроуправління ДПП УЗ у Королево. Під час позачергового комісійного огляду було виявлено інші причини неготовності під’їзних колій до експлуатації. Зокрема, на під’їзних коліях ТзОВ

“Закарпатбудсервіс” в Ужгороді треба закріпити костилі за хвостом хрестовини біля воріт, а на високій рампі встановити знаки негабаритного місця та привести до шаблону колію за ізолюванням стиком. Певний перелік робіт доведеться виконати і на станції Чоп на під’їзних коліях СП “Равайлав Експрес”: закріпити контррейкові болти в корені вістряків, стикові болти та усунути провисання шпал на колії №71.

Щодо транспортних засобів, то працездатними є всі дев’ять вагоноперекидачів. Із п’яти гаражів (тепльок) для розморожування підготовлено три та всі чотирнадцять засобів для рихлення вантажів, що змерзаються.

Матеріали позачергових комісійних перевірок технічного стану під’їзних колій на станціях залізниці, транспортних засобів та дотримання умов перевезення небезпечних вантажів відправниками та вантажоодержувачами повинні надійти в службу комерційної роботи та маркетингу до 31 серпня 2007 року.

Орися ТЕСЛЮК

# Садок вишневий біля... колії

Будинки, гаражі, присадибні ділянки у смузі відчуження становлять загрозу для безпеки руху

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– До зон відчуження належать землі, розташовані на узбіччях залізничної колії, де знаходяться спеціальні інженерно-технічні споруди, прилади сигналізації і зв’язку тощо. Тобто, все те господарство, що забезпечує нормальне та безпечне функціонування залізниці, – каже перший заступник начальника служби колії Володимир Жак. – Ширина смуги відчуження не є сталою величиною і розраховується в кожному конкретному випадку за багатьма показниками, куди входить ширина колії, її категорія, товщина баласту під шпалами, висота насипу та поперечного нахилу місцевості. Ширина смуги відчуження може сягати від восьми до п’ятдесяти метрів.

Це означає, що будь-яка господарська діяльність у цій смузі заборонена. На практиці ж, і з цим постійно стикаються колійники, тут триває інтенсивне “освоєння”. При цьому, в найкращому випадку, власники городів, гаражів чи приватних будинків, що знаходяться на цій території, мають на руках дозволи, видані сільськими чи районними радами. Часто-густо жодних рішень взагалі немає. Прикладів чимало. На Івано-Франківській дистанції колії прямо біля мосту побудували кафе. Чим це небезпечно? Спробуйте уявити, що може статися в разі непередбачуваної ситуації в такому небезпечному місці, – пояснює Володимир Жак.

Залізниця постійно відстежує такі порушення і регулярно звертається до органів місцевого самоврядування та прокуратури із запитами про припинення незаконної діяльності. Ось кілька прикладів: на 9 км перегону Рясне-2 – Дубляни навесні цього року розпочато будівництво житлової будівлі в межах смуги відчуження на відстані всього лише 8 метрів від

колії. І це при тому, що ширина смуги відчуження в даному місці становить 40 метрів. Відповідне подання направлено до Львівської транспортної прокуратури.

У місті Стрий, в районі під’їзної колії по вулиці Січових Стрільців, проводиться будівництво гаражів без погодження із залізницею. Проте запит, надісланий міському голові Стрия, щодо нецільового використання цієї земельної ділянки досі залишається без відповіді. Масові порушення було виявлено і під час проведення інвентаризації земель, наданих залізниці у постійне користування на Івано-Франківщині. На 58 км перегону Делятин – Яремче на смузі відчуження, що складає 15 метрів, споруджено кафе “У Якова”. На 27 км перегону Болехів – Долина без погодження із залізницею споруджено житловий будинок – дозвіл на це будівництво надала Долинська районна архітектура. Відповідні подання скеровані до органів місцевої влади, проте складається враження, що там до такої відповідальної справи, як безпека руху, нікому нема діла.

Ситуацію із приватними забудовами у зонах відчуження коментує помічник Львівського міського транспортного прокурора Яна Левицька:

– На мій погляд, одна з головних причин в тому, що в земельпорядних органах сьогодні, на жаль, немає повної інформації про склад земель в охоронних та санітарно-захисних зонах (саме до них належать залізничні смуги відчуження). Тобто порушити кримінальну справу і притягти порушника до відповідальності можна лише у тому випадку, коли від органів землекористування буде отримано вичерпну відповідь про приналежність земельної ділянки до санітарно-охоронної зони. В кримі-

нальному кодексі дане порушення кваліфікується як самовільне заняття земельної ділянки і належить до категорії адміністративних порушень.

На жаль, на багато звернень до відповідних земельпорядних органів ми не отримуємо чітких відповідей. А це значить, що необхідно провести ревізію всіх земель і нарешті визначити їх приналежність. Наведу конкретний приклад: на 24 км перегону Дубляни Львівські – Підбірці у смузі відведення, на повороті прямо перед переїздом, знаходяться житлові будинки, що обмежують поле зору на повороті колії. Побудовані вони дуже давно, а в 2006 році тут виникла аварійна ситуація. Ми звернулися до управління земельних ресурсів із проханням перевірити приналежність цієї землі. Виявилось, що правостановлюючі документи на неї взагалі відсутні. Отже, прокуратура не може притягнути винного до відповідальності.

Серед інших наших запитів було подання транспортної прокуратури за зверненням начальника Львівської дистанції колій пана Ковальчука стосовно перегону Мшана – Рудно. Тут було незаконно розміщено об’єкти малої архітектури (три торгових павільйони). Спільно з управлінням земельних ресурсів ми провели перевірку, під час якої виявилось, що за одним із власників павільйонів земельна ділянка була закріплена сільською радою. Ще двох власників було оштрафовано за самовільне будівництво.

Вищення проблеми присутності сторонніх об’єктів у смугах відчуження не терпить зволікань, адже на цих ділянках саме залізниця є відповідальною за гарантування безпеки руху.

Олександр ГЕРШУНЕНКО