

ДО ЗАЛІЗНИЦІ У ЛЬВІВСЬКИХ ЧИНОВНИКІВ ОСОБЛИВІ ПОЧУТТЯ...

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Аби не бути голосливими, наведемо кілька прикладів такого зволікання протягом жовтня 2006-го – липня 2007 років.

Отримавши від залізниці документи про набуття права власності на нерухомі об'єкти, Управління комунальної власності департаменту економічної політики Львівської міської ради (надалі УКВ ДЕП ЛМР) скеровувало у відповідь листи, в яких йшлося, що причиною затримки розгляду документації є те, що "оформлення права власності належить до повноважень департаменту економічної політики і ресурсів, для якого ще не розроблена процедура опрацювання таких питань". Прикладом такої відповіді є лист від 19.02.2007 року стосовно оформлення права власності на 35 будівель та споруд вагонного депо Клепарів. На повторне звернення залізниці надійшов лист, в якому сказано: "у зв'язку з потребою додаткового вивчення порушеного заявником питання та його неналежністю до питань врегульованих нормами чинного законодавства про звернення громадян, термін розгляду продовжується з 12.03.2007 року до 15.05.2007 року".

Аналогічна ситуація склалася з розглядом документів інших господарств залізниці. Так, на розгляді УКВ ДЕП ЛМР давно вже лежать документи на будівлі локомотивного депо Львів-Захід: з 1 листопада 2006 року – на 2 будівлі, з 25 грудня 2006 року – на 2, з 27 лютого 2007 року – на 3, з 11 квітня – 6. А також з травня 2007 року на оформленні знаходяться документи на 6 будівель моторвагонного депо Львів та 25 будівель локомотивного депо Львів. На письмові звернення залізниці від 12 червня та 2 серпня 2007 року із проханням пришвидшити розгляд наданих документів відповідь досі не надійшла.

За словами Івана Сельменського, складається враження, що чиновники Львівської міської ради зумисне зволікають з оформленням права власності, не відповідають на звернення залізниці. Відсутність письмової відповіді від УКВ ДЕП ЛМР щодо оформлення права власності на свої об'єкти не дає залізниці права звернутися в судові органи.

– А є випадки, коли міськрада відверто пхає палиці в колеса, ігноруючи судові рішення, – говорить Іван Сельменський. – Чиновники просто не погоджуються з визнанням майнових прав залізниці. Наприклад, 1 червня Львівським обласним господарським судом задоволено позов на користь залізниці про визнання права власності на Головну будівлю вокзалу станції Львів. Але міськрада Львова, як відповідач, 31 липня подала апеляційну скаргу з проханням "скасувати рішення господарського суду та прийняти нову постанову, згідно з якою відмовити в задоволенні позову ДТГО "Львівська залізниця".

Протидію з боку ЛМР викликає також оформлення права власності на об'єкти будівельно-монтажного поїзда №908, що розташований по вул. Городоцька, 128 у Львові. Там 7 будівель розміщені на земельній ділянці, яка перебуває в комунальній власності. Листом від 15

лютого ЛМР відмовила залізниці в наданні земельної ділянки у постійне користування, оскільки ця ділянка перебуває в межах "червоної" лінії вулиці Городоцької, а її перенесення та зміна категорії автомобільної дороги є недоцільною.

Начальник залізниці Михайло Мостовий звертався до міського голови Андрія Садового з приводу оформлення права власності на залізничні об'єкти. У відповідь надійшов лист від 29 березня, у якому теж нема чіткої, конкретної відповіді: "на даний час розроблено проект рішення міськвиконкому про затвердження відповідної процедури і про вирішення порушеного питання буде повідомлено пізніше". Останній лист з цього приводу надійшов від Залізничної районної адміністрації, в якому були посилання на "Положення про порядок оформлення права власності на об'єкти нерухомого майна" і введено порядок документів, необхідних для оформлення права власності. Але у цьому листі не було жодних пояснень щодо зволікання із розглядом прийнятих від залізниці документів.

Втім, у вівторок делегація залізничників не змогла зустрітися з головою Львівської міської ради Андрієм Садовим, оскільки його не було на робочому місці. Тому залізничники передали свій лист директору департаменту "Адміністрація міського голови" Олегу Березюку, який обіцяв вивчити це питання і для його вирішення призначив залізничникам зустріч на четвер.

Земля і споруди на ній стають каменем спотикання у стосунках не лише між людьми, але і між установами. Логіка дій чиновників Львівської міськради проста і зрозуміла. Відмовити – найлегше, для цього взагалі нічого не треба робити, достатньо сісти і написати відповідь на лист. Невизначеність в отриманні права власності гальмує процес розвитку інфраструктури відокремлених підрозділів, не дає можливості інвестувати кошти в розвиток підприємств, у створення додаткових робочих місць та покращення умов праці.

Дмитро ПЕЛИХ

Коли верстався номер

У четвер делегація залізничної профспілки зустрілася з директором департаменту "Адміністрація міського голови" Олегом Березюком та начальником Управління комунальної власності міськради Євгеном Климковичем. За словами першого заступника голови дорпрофсожу Івана Сельменського, міські чиновники запевнили, що обов'язково поінформують міського голову Андрія Садового про хід і зміст зустрічі. Також сторони домовилися про створення спільної робочої групи, яка раз на тиждень спільно працюватиме над питаннями оформлення державних актів на землю та права власності залізниці на нерухоме майно.

НОВИНИ

Швидкісний рух: слово за державою

Для успішної реалізації програми впровадження швидкісного руху поїздів в Україні потрібне державне рішення. Таку думку висловив Генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак під час нещодавньої прес-конференції у Києві. "Якщо держава прийме рішення про необхідність розвитку в Україні швидкісного руху, коли поїзди зможуть курсувати зі швидкістю 160-200 км/год, то Укрзалізниця розпочне роботу з пошуку 6 млрд доларів США, які необхідно вкласти у такий проект", – зазначив Володимир Козак. Генеральний директор Укрзалізниці зазначив, що питання впровадження швидкісного руху поїздів в Україні є актуальним у зв'язку з підготовкою країни до проведення чемпіонату Європи з футболу у 2012 році.

Спілкуючись із журналістами, Володимир Козак також повідомив, що кошти, залучені за кредитом "Barclays capital bank", у сумі 550 млн доларів будуть спрямовані на оновлення залізничної інфраструктури, зокрема, на модернізацію верхньої будови колії та оновлення рухомого складу. При цьому, використання нової техніки не вплине на вартість пасажирських перевезень. Генеральний директор Укрзалізниці зазначив, що у цьому році вже придбано 2 100 вантажних піввагонів, 10 електровозів, 17 електропоїздів, 4 рейкові автобуси. А до кінця року і в першому кварталі 2008-го планується придбати 147 нових пасажирських вагонів. "Оновлення основних фондів Укрзалізниці здійснюється для того, щоб ми могли напрацьовувати капіталізацію. Збільшувати інвестиційну привабливість і рейтинги нашого підприємства", – сказав Володимир Козак. За його словами, за останній час рівень кредиторської заборгованості Укрзалізниці зменшився удвічі.

29,8 мільярда гривень – на Євро-2012

Таку суму Укрзалізниця планує залучити на підготовку залізничного транспорту до чемпіонату Європи з футболу 2012 року. В тому числі 25,7 млрд грн – на підготовку залізничної інфраструктури. Про це нещодавно на прес-конференції в інформаційному агентстві "Інтерфакс-Україна" повідомив заступник Генерального директора Укрзалізниці Анатолій Лашко.

За його словами, вже розроблений проект "Програми впровадження швидкісного руху залізничного транспорту до 2015 року". Згідно з програмою, планується з'єднати Київ з тими містами, де проходять футбольні матчі. На першому етапі до 2010 року планується обладнати швидкісний напрямок Київ-Полтава. На другому етапі 2010-2011 роки – Київ-Донецьк і Київ-Дніпропетровськ. У 2011-2012 роках швидкісний рух буде обладнано у напрямках до Львова, Одеси та Харкова. А вже у 2015 році – до Сімферополя.

Квитки стануть безіменними

До кінця поточного року Укрзалізниця планує змінити порядок оформлення квитків – купуючи квиток, пасажиру не потрібно буде надавати документи, що засвідчують його особу. Вже закінчено опрацювання відповідних ініціатив та пройдена процедура узгоджень з усіма міністерствами. Зараз відповідні документи подано на узгодження в Міністерство юстиції України. Після цього на основі даного документа з'явиться постанова Кабінету Міністрів України про відміну запису прізвища пасажира у залізничному квитку. Це буде зроблено для покращення якості обслуговування пасажирів, зокрема, скорочення часу обслуговування пасажира біля каси.

Управління взаємодії Укрзалізниці зі ЗМІ

У депо Львів-Захід – свято: після тривалої реконструкції здано в дію оновлену котельню, що з великим запасом забезпечує потреби всіх підрозділів підприємства в парі, технологічній воді та теплі.

"Наша котельня – вузлова, її було побудовано ще в 1949 році, – розповідає начальник техвідділу депо Львів-Захід Лев Столяр. – Спочатку працювали на паровозних котлах з твердим опаленням. Перший етап модернізації відбувся у 1964 році, коли тут було встановлено модифіковані паровозні котли серії "Л" випуску 1959 року з газовим опаленням.

З часом навантаження на котельню суттєво зросло, до неї підключилося багато виробничих підрозділів та суміжних підприємств. Забрало теплової потужності для забезпечення роботи технологічних споруд, розташованих вздовж станції Львів. Давалися взнаки й вади системи регулювання подачі опалення та системи сигналізації. Тому вже в 2002 році було вирішено провести повторну реконструкцію – замінити котлоагрегати на більш потужні та сучасні, а разом з ними встановити нову досконалу систему контролю.



Сьогодні потужність реконструйованої котельні – 9,75 Гікалорій на годину. Перед черговим оператором – електронне табло, на яке в реальному режимі часу виводиться вся оперативна інформація: потужність котлів,



розхід газу, температура в мережі. До речі, розхід газу в нових котлах в півтора рази менший. Більш детально про все це розповів Олег Рак, майстер котельні, який за час реконструкції перебрав її обладнання до остан-

нього гвинтика.

– Наша котельня дає не лише тепло та пару, – розповідає Олег Петрович, – є тут і комплекс підготовки води, що використовується для технологічних цілей. Зокрема, її використовують для заправки тепловозів. Складність роботи полягала в тому, що ми не могли ні на хвилину зупинити технологічний процес, адже котельня забезпечує гарячу воду, пару та тепло не лише для опалення, а й на технологічні потреби.

Добре, що минула зима видалася порівняно теплою. Тож ми працювали паралельно з наладчиками. Умови праці в підрозділі сьогодні стали набагато комфортнішими. Всі показники роботи котельні в друкованому вигляді можна вивести на папір, а незабаром нас під'єднають до комп'ютерної системи контролю та обліку.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

На фото: майстер котельні Олег Рак біля пульта управління та автоматики; лаборант котельні депо Львів-Захід Антоніна Матуш – саме від неї залежить якість води, що готується для технологічних потреб залізниці
Фото автора

Більше тепла!