

ЄІ І О АЕАІІ, УІ А І È ÇÀÈÈØÈÈÈÑВ А²х-І А-А²х ²Ç І АÑÈ²ÄÈАІ È ÑÒÈÕ²?



29 липня у залі засідань управління ДТГО "Львівська залізниця" відбулася прес-конференція за участю начальника залізниці. Предметом зустрічі Михайла Мостового із журналістами став стан справ із подолання наслідків стихії, яка вирувала на Західній Україні впродовж минулого тижня і завдала Львівській залізниці значних збитків.

— Цю зустріч ми організували на прохання залізничників, аби повідомити громадськості про ситуацію, яка склалася на залізниці внаслідок стихії. Починаючи із п'ятниці минулого тижня, на пошкоджених, а подекуди зруйнованих негодую залізничних об'єктах практично цілодобово працює від 6 до 10 тисяч осіб і велика кількість техніки. Люди стривожені тим, що на нещодавньому засіданні уряду Міністерство фінансів відмовилося виділяти кошти на ліквідацію наслідків стихії. А кошти, зрозуміло, потрібні не мали. Адже на залізниці зафіксовано 59 небезпечних місць, де повині зруйнували колії, насипи, контактні мережі, засоби гарантування безпеки руху поїздів. Лише на тимчасове відновлення руху поїздів необхідно витратити 50 млн

грн. Близько 20 млн грн ми вже витратили. Станом на 29 липня ліквідовано 56 найнебезпечніших місць, залишилося ще три, де тривають роботи. До подолання наслідків стихії залучено залізничну військову бригаду. За нашими підрахунками відновлювальні роботи триватимуть ще приблизно 25 днів. Можливо, їх вдасться пришвидшити, щоб відновити ритмічний рух поїздів. Загалом на це необхідно витратити 440 млн грн. Таких коштів залізниця не має. І якщо Мінфін відмовиться їх надати, нам доведеться згорнути ряд програм розвитку, серед яких — закупівля пасажирських вагонів, локомотивів, приміського рухомого складу, проведення ремонтних робіт до Євро-2012. Скажу відверто, складається враження, що про залізницю згадують лише тоді, коли треба ставати у чергу біля квиткових кас, коли пасажирські вагони мають непривабливий вигляд, не працює кондиціонер, коли потрібно пускати додаткові поїзди або коли постає тема індексації тарифів, що значно відстають від темпів росту цін на продукцію, яку закуповує залізниця.

Причиною серйозних руйнувань, яких зазнали залізничні споруди та об'єкти, є не лише стихія. Не менш серйозною причиною є безгосподарність. Від часів горбачовської перебудови ніхто практично не займається руслами річок. Із 2000 року ми неодноразово зверталися в облводгоспи та інші державні установи з проханням впорядкувати русла річок, проте ніякої реакції не було. А тим часом у багатьох місцях, яким стихія завдала серйозної шкоди, некеровані русла річок змінилися, подекуди вода практично під кутом 90 градусів "атакувала" насипи тощо. Значно дешевше було б свого часу впорядкувати річкове господарство, ніж зараз витрачати чималі кошти на ліквідацію на-

слідків стихії?! Дивує і ставлення влади на місцях до питань подолання наслідків стихії. За всіма нормативними документами, такі випадки фіксуються актами, які повинні підписати безпосередньо органи місцевої влади і затвердити — районні адміністрації. Натомість починається тяганина та зволікання із підписанням цих актів. З нами пробують навіть торгуватися, кажуть: "Ми вам акт підпишемо, а ви нам дещо збудуйте". Вважаю, що така поведінка у надзвичайній ситуації, що склалася, є непорядною і недопустимою.

Упродовж вихідних та в понеділок я побував у всіх "гарячих" точках залізниці й ще раз переконався, що наші працівники вчинили, як і личить професіоналам. Ніхто не скиглив — всі чітко знали, що треба робити. Я вдячний тисячам залізничників, які, не вимагаючи ніяких преференцій, скромно працювали. Можу з гордістю сказати, що це люди, які люблять і поважають Україну не гучними гаслами з трибун, а сумлінною і невтомною працею. Внаслідок цієї повені у нас потерпіло 740 сімей залізничників: десь пошкодило водою будинок, десь загинула живність, десь затопило городи. Тому ми прийняли рішення кожній сім'ї залізничників, яка потерпіла від повені, виділити з прибутків залізниці по 1000 грн. Звичайно, на фоні втрат ці гроші — мізерні, проте і вони на перших порах будуть незайвими. Також прийняте рішення усім працівникам, які беруть участь у ліквідації наслідків стихії, виплатити всі передбачені види платежів і, крім того, матеріально заохотити їх після закінчення робіт.

Підготував Андрій БЕЗДЕНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

ВЕЛИКА ВОДА — ВЕЛИКА БІДА

Тривалі зливи, що пройшли минулого тижня, внесли корективи в роботу станції Старий Самбір. Нині тут безперервно курсують маневрові локомотиви із думпкарми, навантаженими бутовим каменем, а на підході чекають своєї черги нові: ненаситна паща переповненого зливами Дністра ковтас величезне каміння. Виконуючий обов'язки машиніста-інструктора локомотивного депо Стрий Ігор Семцов уже вдруге приїжджає до Старого Самбора, щоб чітко працювали маневрові локомотиви. Бригади міняються через кожних 12 годин, а локомотив працює три доби. Потім йому приходить заміна. До перевезення бутового каменю залучені також техніка та працівники з локомотивних депо Львів, Львів-Захід та Чоп.

В кабінеті начальника станції Старий Самбір тепер відбуваються ще й засідання штабу з ліквідації наслідків повені. Керівник штабу — перший заступник начальника залізниці Богдан Піх контролює вантажні потоки, оцінює оперативну ситуацію, розподіляє завдання, синхронізує роботи і робить це в прискореному режимі: багато розмов не треба, коли є порозуміння та взаємодія.

— На перегоні Старий Самбір-Стрілки в трьох місцях — серйозні розмиви колії, — робить уточнення для нас Богдан Петрович. — В багатьох місцях колія підмита, але не настільки, щоб зупинити рух поїздів. Ми зразу ж там підсипали щебінь та камінь, ліквідувавши підмиви без тривалого закриття руху поїздів. А тут поїзди не ходитимуть тижнів зо два. Передбачено три етапи відновлення колії. Перший етап — зробити найнеобхідніше, щоб відновити рух. Другий — допрацювати, щоб гарантувати безпеку в тих місцях, де ми відкрили рух: досипати щебеню, гравію, утрамбувати, повиправляти, довести до належного рівня. Третій етап — це коригування русел річок та відновлення підірваних стін, цей етап найдорожчий за вартістю і найтриваліший. Адже мова йде про відновлення та ремонт підірваних стін не тільки на перегоні Старий Самбір-Стрілки, але й у багатьох місцях по залізниці, де "погосподарювала" вода.

На 89 км перегону Старий Самбір-Стрілки нам потрібно закласити земляне полотно шириною 25-30 метрів завдовжки майже 300 метрів і відновити забрану водою смугу.

До ліквідації наслідків повені причетні працівники всіх служб залізниці. Їм належить виконати 90 від-

сотків робіт. А десять відсотків робіт — за військовими, яких ми запросили сюди разом із технікою.

Тут використовуються негабаритні бетонні конструкції, які лежали на бетонних заводах, — їх ми вирішили також вкласти в тіло насипу, щоб воно було міцнішим і могло витримувати наступ води.

На ранок 29 липня ми вивантажили уже 15 тисяч кубометрів каменю.

Задіяні фахівці й техніка Мукачівського, Самбірського та Здолбунівського відбудовних поїздів, колійної машинної станції №274, Самбірської дистанції колії. Сьогодні тут працюють всі причетні служби, — наголошує керівник штабу. — Скільки людей потрібно для відновлювальних робіт, стільки кожна служба може тут задіяти. Вирішено питання харчування і проживання залізничників, які працюють тут, організовано змінну роботу людей, бо одні і ті ж не можуть працювати цілодобово.

Спостерігаючи, як маневровий локомотив тягне три думпкари з каменем, Богдан Петрович каже, що за годину в середньому вивантажують десять таких думпкарів. А потім вони одразу відправляються під навантаження на кар'єри в Королево, Томашгород, Кам'яницю. "У нас все чітко організовано: весь обсяг потрібного каменю на підході".

Визначити точний термін завершення робіт Богдан Петрович не збирався, зважаючи на норевистий характер гірської ріки та погодні умови: "Якщо буде нормальна погода, то максимум за два тижні ми повинні відновити колію за вимогами першого етапу робіт. Гірські ріки оманливі. Коли нема дощів, їх можна перейти у домашніх тапочках, не намочивши

ніг. Але після кількадечних дощів вони стають повноводними, набирають сили, вода рухається з великою швидкістю, руйнуючи усе на своєму шляху — багатотонні величезні камені котяться під її тиском, неначе іграшкові". Таке Богдан Петрович бачив на Закарпатті двічі, коли повині завдала шкоди і залізниці, і залізничникам. На жаль, колії у гірській місцевості під час тривалих дощів загрожує небезпека сходження лавин, селєвих потоків з гір, підмивання дамб, насипів, земляного полотна.

Коли зайшла мова про роботу колійників на перегоні Старий Самбір-Стрілки, перший заступник начальника залізниці Богдан Піх, який перебуває безпосередньо на місці ліквідації наслідків повені, зазначив, що вони працюють чітко та злагоджено і до них нема жодних претензій.

Вода завдала шкоди господарству енергетиків та зв'язківців, тому підбираються матеріали, кабельна продукція для відновлення всієї інфраструктури. Організовано закупівлю необхідних матеріалів.

Богдан Петрович зазначив, що його особливо хвилює нинішнє ставлення уряду до залізниці й те, що питання догляду за руслами рік лишається поза увагою. Адже не секрет, що обсяг шкоди, заподіяної такими великими дощами міг би бути значно менший, якби відповідним державним установам виділялись необхідні кошти і вони своєчасно слідували за змінами русел рік, виконували роботи із поглиблення, побудови підірваних стінок, не давали безконтрольно вивозити з берегів річок гравій, що теж призводить до зміни русел річок. Коли суттєво змінюється кут удару

течі ріки у підпірну стіну, в дамбу, у земляне полотно колії, тоді й стаються розмиви та руйнування. Якщо відповідні державні установи не будуть слідувати за річками, то з року в рік збитки будуть зростати і значно перевищувати ті кошти, які плануються на профілактичну роботу.

Заклопотаний наслідками повені і начальник Самбірської дистанції електропостачання Степан Мицко, з п'ятниці на суботу друга хвиля води, яка прийшла з гір, знесла три опори контактної мережі та одинадцять опор ліній електропередач для живлення пристроїв СЦБ. На відновлення потрібні значні кошти. "Велика вода завдала шкоди не тільки техніці та пристроям дистанції, потерпіло 26 сімей енергетиків, — каже Степан Мицко. — Вони зазнали значних матеріальних збитків: у господарствах загинула свійська живність, підтоплені будинки, підвали з продуктами харчування, затоплені городи. Найбільше потерпіли люди, які живуть у Старому Самборі, в селах Ралівка та Задністрія Старосамбірського району та у Хирівському напрямку.

Колійний майстер п'ятого околотку Самбірської дистанції колії Володимир Попович сумний та заклопотаний. Він дивиться на колію, що колись проходила вздовж Дністра. Тепер колія лежить у воді. Що могли вдіяти колійники його околотку? Під час зливи чергували цілодобово. А вода усе набирала сили і дедалі більше руйнувала колію.

Володимир походить із сім'ї залізничників і особливо важко переживає руйнацію колії. Його батько Юрій Попович відпрацював 45 років бригадиром колії, мама — все життя працювала квитковим касиром. Брат

працює начальником колійної дільниці в Росії. Володимир трудиться на колії з 1993 року після закінчення Чернівецького технікуму залізничного транспорту. Працював монтером колії та вісім років — бригадиром. Нині — він господар 23-кілометрової дільниці зі станціями Самбір і Старий Самбір.

— Це великий біль і втрата для усього околотку, майже 500 метрів колії пошкодила велика вода. Дуже важко було бачити усе це, — каже з сумом колійний майстер. — Тим паче, що ця ділянка колії була в доброму стані: тут були вкладені бетонні шпалери та двомірні плити. Дуже шкода. Це — великий удар по колективу нашого околотку. Старались, працювали, а все за одну ніч пішло за водою. Тепер трохи поспали — і знову до роботи. Всі три бригади з мого околотку працювали майже добу. А зараз приїхали на підмогу колійники з іншого околотку нашої дистанції. Засипаємо метр за метром, по 12 метрів укладаємо решітку, щоб можна було зробити заїзд для маневрового локомотива і далі завезти камінь, висипати його в ріку та почати укладати нову колію.

Так склалось, що дві біди одразу принесла велика вода Володимир Поповичу: змита колія і підтоплена хата в селі Бусовисько Старосамбірського району.

— У мене на околотку всі три бригади укомплектовані. Є з ким працювати, — каже на прощання колійний майстер Володимир Попович. — Дуже шкода, що така біда сталася, важко буде усе відбудувати до попереднього стану, але люди готові зробити все, що буде потрібно.

Орися ТЕСЛЮК

Львівська механізована дистанція вантажно-розвантажувальних робіт надає послуги з навантаження, вивантаження та перевантаження лісових, навалочних, сипучих, великовагових та довгомірних вантажів, контейнерів на станціях: Львів, Стрий, Красне, Сквиливі, Мостиська-2.

Довідки можна отримати за телефонами: 8(0322) 26-22-60, 26-13-59, 26-17-68.