

ХТО ПЕРЕМОЖЕ: ГОЛОВА МІСТА ЧИ ЗДОРОВИЙ ГЛУЗД?

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Розпочавши зустріч, начальник залізниці Михайло Мостовий коротко інформував гостей про фінансовий стан справ залізниці, який відзначається різким падінням обсягів перевезень та навантажень, що є наслідком значного скорочення обсягів виробництва у сталеливарній та нафтопереробній галузях промисловості і загальному у державі.

— Кожна криза неминуче призводить до зростання безробіття, — зазначив Михайло Мостовий. — Тому першочергове завдання кожного працедавця — зберегти кваліфіковані робочі кадри, шукаючи роботу для працівників, ініціюючи проекти, які є можливими для здійснення і корисними для громади. Львівська залізниця має значну ділянку землі, 18,9 га, де зараз розташований приміський вокзал та інші залізничні об'єкти, має концепцію реконструкції привокзального комплексу. Під час проведення економічного форуму у Львові сім інвесторів зацікавилися можливістю взяти участь у реалізації проекту реконструкції й розбудови приміського вокзального комплексу. Вони готові за власні кошти виконати для нас увесь комплекс робіт і передати залізничні об'єкти для обслуговування пасажирів. Але вже тривалий час залізниця не знаходить порозуміння з міським головою. Обласна влада підтримала нашу ініціативу, а міський голова висуває залізничі нереальні умови, які межують із фантастикою.

ВІД ЧОГО ВІДМОВЛЯЄТЬСЯ МІСЬКИЙ ГОЛОВА

Розбудова приміського вокзального комплексу є зручною не лише для залізниці, але й для міста. Насамперед тому, що забезпечить європейський сервіс обслуговування пасажирів, розвантажить від транспорту залізничний район і центр міста, бо проект передбачає розв'язки і переходи до головного вокзалу, підземну автостоянку на 3000 місць. Із завершенням проекту (нагадаємо — збудованого коштом інвестора) для залізниці буде побудовано залу очікування із приміщеннями внутрішніх квиткових кас, приміщення зовнішніх квиткових кас, приміщення для організації громадського харчування, туалети, камери схову, службово-технічні приміщення для адміністрації вокзалу, міліції, медперсоналу, технічних працівників, міжнародний термінал багатофункціонального призначення, музей залізничної техніки та історії становлення й розвитку залізничного транспорту, адміністративний будинок офісного типу, архів, пункт відстоювання пасажирських вагонів-салонів для обслуговування VIP-персон, спеціальне приміщення для прийому VIP-персон найвищого міжнародного рівня, складські приміщення з облаштуванням під'їзних колій, рамп і автомобільних під'їздів, адміністративний будинок та товарну контору станції Львів. Для себе інвестор збудує торгово-розважальний комплекс, три-і чотиризірковий готелі та підземні паркінги, частину з яких також передасть залізничці. Значна територія буде озеленена. Передбачається, що 60 відсотків площі земельної ділянки займуть залізничні об'єкти, а решту — 40 відсотків (40-45 тис кв.м.) займатиме торгово-розважальний комплекс, паркінг тощо. Орієнтовна вартість спорудження усього комплексу — 400-450 млн євро. Частка залізниці у спорудженні складе 450 млн грн. Функціонування комплексу передбачає працевлаштування 2-2,5 тисяч осіб. Такими про-



позиціями не розкидаються. На сьогодні на території держав СНД нема аналогічних проектів і поза усяким сумнівом, комплекс стане однією з численних окрас міста, його сучасною європейською візиткою.

“ПРОЕКТ” У СТИЛІ РЕВОЛЮЦІЙНОГО РОМАНТИЗМУ

Отже, є проект, є зацікавлені інвестори, є привабливі пропозиції, є гроші — не наші, на які для нас, на нашій землі збудують маленьку Європу у Залізничному районі міста Львова. То що потрібно для початку і чому це не будуть? — запитайте ви, читачу.

Проблема полягає в тому, що для оголошення конкурсу на визначення інвестора, який візьметься за будівництво багатофункціонального вокзального комплексу потрібна відповідна Постанова Кабінету Міністрів України. Процедура прийняття Кабінетом Постанови передбачає обов'язковий дозвіл місцевих органів влади. Ось тут і виникла проблема. Від обласної влади одержані усі погодження, а міський голова Львова Андрій Садовий поводить себе дуже дивно. Він не каже “ні”, він висуває залізничці, м'яко кажучи, несерйозні, а часом просто абсурдні умови, які не можуть бути прийнятні ні з погляду технічного, ні з економічного.

Проаналізуємо вимоги пана Садового. Є у Андрія Івановича проект із дуже модною назвою “Євроколія”, який передбачає збільшення швидкості пасажирських поїздів на коліях у третьому і п'ятому транспортних коридорах до 350 і 250 кілометрів за годину. При цьому голова наполягає, що євроколія повинна заходити на Львівський головний вокзал. Важко навіть здогадатися з ким радився Андрій Іванович Садовий, приймаючи близько до серця саме цей проект. Очевидним є те, що технарів та економістів серед його консультантів не було. Якщо взяти до уваги лише задекларовану швидкість, то стає зрозуміло, що у проекті переважає революційна романтика, яка остаточно добирає ногами скромний здоровий глузд. Навіть звичайний випускник залізничного технікуму, якому ще належить стати машиністом, сказав би Андрію Івановичу, що колія, яку ми маємо нині, ніколи не забезпечить таких швидкостей, бо для цього її треба перебудувати і спрямляти, тобто робити рівною, як натягнута струна. А оскільки пролягає ця колія не по сибірській тайзі, а по густо забудованому місту та передмістях, то випростати її є неможливо. А їздити по кривій з такими швидкостями так само “легко”, як наприклад, проїхатися на швидкості 90 кілометрів на годину вуличками старого Львова. Але навіть якби сталося найбільше диво в історії Галичини і Андрій Іванович одержав би усі погодження на спорудження рівнесенької



євроколії від Варшави до Львова, то економісти засоромили б Андрія Івановича буквально за п'ять хвилин, навівши просто вбивчу арифметику для третього класу будь-якої Львівської школи. Ось як вона виглядає. Спорудження окремої колії західноєвропейської ширини на ділянці Львів-Мостиська-II, окремого вокзалу у Львові, моторвагонного депо, реконструкції станції Мостиська-II та придбання п'яти швидкісних електропоїздів обійдеться найдешевше у п'ять мільярдів гривень. Експлуатаційні витрати за рік становитимуть 41 млн грн. У період з 2002 по 2007 рік кількість пасажирів, які перетинали кордон між Україною та Польщею, подорожуючи залізницею, коливається в межах від 83,75 тис. до 112,89 тис. осіб. Жодних підстав до різкого збільшення пасажиропотоку не спостерігається. Ціна залізничного квитка на маршруті зі Львова до Кракова — 277,52 грн, а зі Львова до Варшави — 280,33 грн. Частка Львівської залізниці у названих цінах становить 124,42 грн, решта суми — належить польським перевізникам. Додамо трохи романтики. Уявімо собі, що пасажирів побільшало у п'ять разів і стало аж півмільйона. Навіть при такому пасажиропотоці усі витрати на спорудження євроколії та запровадження швидкісного руху окупляться через 59 років. Редакція “Львівського залізничника” обіцяє, що гонорово накріє “поляну”, якщо Андрій Іванович завітає до нас в гості з інвестором, який дасть нотаріально завіреними гарантії, що готовий “шарпнутися” на 5 млрд гривень і зачекати 59 років, поки вони йому повернуться. Усі ці розрахунки Європейський банк реконструкції і розвитку зробив ще у 1996 році і, сумно розвівши руками, сказав, що такі “карколомні” проекти не фінансує.

ГОЛОВА ВЕРЕДУС — МІСТО ТЕРПИТЬ

Але ми знову додамо оптимізму й романтики. Якщо швидкості нема й не буде, то нормальне сполучення з євроколією усе ж цілком можливе і воно вже є. Для цього не треба нічого будувати і, тим паче, нічого руйнувати. Ще у 2003 році Львівська залізниця впровадила проект SUW-2000, який передбачає значну економію часу та коштів із переходом пасажирських та вантажних вагонів з широкої української колії на вузьку європейську і у зворотному напрямі. Польський інженер Сувальський розробив залізничні візки із регульованою шириною колісних пар, які через спеціальний пристрій, встановлений на станції Мостиська-II, переходять з вузької колії на ширшу і навпаки. Львівська залізниця має вагони із регульованими колісними парами для використання їх у міждержавному сполученні. Поїзд Львів-Краків за допомогою системи SUW-2000 може робити два рейси на добу. Це найраціональніший підхід для вирішення проблеми пе-



ревезення пасажирів під час Євро-2012. Саме такий спосіб перевезення пасажирів рекомендували фахівці, коли розглядали можливість побудови євроколії від станції Мостиська-II до Львова. Окрім того, побудова вокзального комплексу передбачає будівництво міжнародного терміналу. Завдяки цьому пасажирів зможуть без затримки на кордоні доїхати зі Львова до Перемишля і навпаки, адже колія шириною 1520 мм. заходить у це місто. Але мер Львова Андрій Садовий на це не зважає.

Ми погоджуємося з тим, що можна бути закоханим у нездійснений проект. І при цьому навіть можна працювати мером Львова. Але відверто гальмувати реальний проект, під який є усе, і гроші теж, — це не по-господарськи. Любов до швидкості залізничного руху, якої нема, не дає Андрію Івановичу поставити свій підпис під Меморандумом про порозуміння між Львівською обласною державною адміністрацією, обласною радою, Львівською міською радою та Львівською залізницею, щодо реалізації перспективного проекту, про який ми розповіли вище. Така позиція мера Львова дуже здивувала запрошених до управління Львівської залізниці депутатів. Вислухавши начальника залізниці та фахівців з інженерних питань у колійній справі, економіки і пасажирських перевезень, голови депутатських фракцій були однастайні в тому, що на Андрія Івановича Садового треба впливати.

Ми в редакції навіть знаємо як саме треба впливати на мера Львова Андрія Садового. Достатньо чітко і при багатьох свідках поставити Андрію Івановичу просте питання. “Чим керується мер Львова, який повинен опікуватися інтересами громади і міста, коли відмовляється від пропозиції побудови сучасного комплексу із обслуговування пасажирів, який не коштуватиме місту жодної копійки, а натомість вирішить питання європейського комфорту для пасажирів, працевлаштування 2,5 тисячі львів'ян і стане однією з європейських візиток Львова?”

На додачу до цього запитання можна поставити таке. “Чим керується мер Львова, коли вперто ігнорує права залізниці на набуття законних майнових прав щодо 220 об'єктів залізничної інфраструктури, розміщених у Львові, які експлуатуються залізницею десятки років?”

На відміну від авторів відомого вислову ми не вважаємо, що добро повинне бути з кулаками, але інколи треба докласти чимало зусиль, щоб примусити можновладців подивитися на проблеми Львова у тих самих кольорах, в яких їх бачить звичайний львів'янин.

Як тут не згадати один з найпопулярніших афоризмів радника начальника залізниці Леоніда Ткачука: “Є дуже важкі питання, які, при наявності совісті, вирішуються за хвилину...”

Дмитро ПЕЛИХ,
Ігор ПАРАЦАК
Фото Ігоря ПАРАЦАКА

Особливі умови для пасажирів з особливими потребами

Нещодавно на вокзалі станції Ужгород відбулася робоча зустріч керівництва вокзалу та інших залізничних підрозділів із представниками Закарпатського регіонального центру соціально-трудової реабілітації та професійної орієнтації “Вибір” і осередку “Асоціація інвалідів-спинальники України”.

За інформацією начальника Ужгородського вокзалу Юрія Товта, на заході обговорили стан організації і забезпечення доступу інвалідів до будівель і споруд вокзального комплексу.

Учасники наради оглянули комплекс на предмет наявності пандусів, ліфтів, необхідних піктограм, іншого обладнання для нормального обслуговування людей з особливими потребами, зазначили на потребі додатково облаштувати окрему касу з пониженим віконцем для обслуговування інвалідів, дообладнати туалетну кімнату спеціальними поручнями тощо.

На закінченні наради її учасники висловили подяку керівництву залізниці за створені умови та постійну турботу про обслуговування інвалідів на вокзалах.



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, Скнилів, Мостиська-2.

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