

І а о³еіеє даеєєє а äâà ðуае



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Ми розробили і затвердили графік робіт, спрямованих на виконання цього завдання, – розповідає **перший заступник начальника служби колійного господарства Володимир ЖАК**. – А невдовзі отримали вказівку, підписану тодішнім заступником Генерального директора Укрзалізниці Михайлом Костюком про те, що на всіх залізницях потрібно вдвічі зменшити показники оцінки колії у балах, тобто на 1 листопада він мав дорівнювати 125 балам. Колійники залізниці справились із завданням: на 1 листопада стан колії оцінювався в 124 бали. Як відомо, на значне покращення оцінки має вплив зменшення кількості кілометрів з незадовільною оцінкою. Про те, як цей показник виконували на Львівській залізниці, цифри говорять самі за себе: торік, в листопаді, колієвимірювальні вагони виявили на залізниці 314 незадовільних кілометрів, а у 2008-му їх було тільки 85. Втричі скоротились повтори тих же незадовільних кілометрів, яким кілька місяців підряд колієвимірювач виставляв негативну оцінку, визначаючи їх як “хронічно хворі”. На 1 листопада у повторах було тільки 12 кілометрів.

Дві причини незадовільних кілометрів

– Тут є два чинники, – зауважує Володимир Жак. – Перший – технічний стан: кущова непридатність шпал, зношення рейок, дефектні скріплення. А другий – це вже людський чинник: неякісне усунення виявлених недоліків та слабкі технічні знання працівників середньої ланки. Змінила ситуацію на краще робота околотком, тобто коли збирається кілька бригад колійників. Вони ефективніше працюють, застосовуючи малу механізацію. Великий позитив для виконання показників бальності колії дало також те, що не було дефіциту матеріалів верхньої будови колії. Жоден керівник дистанції колії не мав підстав скаржитись на те, що йому не вистачає певних матеріалів: про це подбав, насамперед, начальник залізниці Михайло Мостовий. Зокрема, у 2008 році ми отримали 187,9 тисяч дерев'яних шпал. І всі шпали використали для експлуатації, тобто підсилили колію. Як результат, за підсумками осіннього огляду колії у нас кущів із шести

шпал підряд в колії нема.

Цьогоріч також провели модернізацію на 131 км колії, виконали капітальний ремонт 119 км колії, на 164 км замінили безстикову колію, комплексно-оздоровчим ремонтом оновили 181 кілометр колії. Замінили 323 комплекти стрілочних переводів при плані 290. На покращення оцінки колії у балах вплинув і проведений середній ремонт колії – із запланованих 120 км зробили 135 км. Важливо також і те, що при поточному утриманні колії, поряд зі старими добре відомими ВПР-1200, ВПР-02, ВПРС-02, успішно застосовували новітню колійну техніку – виправочні машини “Unimat”, “Duomatic”, ДКМ, які є у Львівському центрі механізації колійних робіт та Бродівській дистанції колії, а також залучали машини Українського центру механізації колійних робіт. Використання машин ВПР 08, “Unimat” і ДКМ для виправки стрілочних переводів, кривих малого радіусу суттєво впливає на темпи і якість робіт, особливо це відчутно у горах.

А щодо людського чинника, то ми про це постійно говоримо на балансових комісіях, нарадах, а також організовуємо семінар-навчання для керівників середньої ланки дистанцій, щоб вони знали, вміли та готували колію до нормальної їзди.

Відмінна колія на Бродівській дистанції

Пригадує, коли я прийшов працювати в службу колійного господарства, а це було у 2002 році, напрям Львів-Красне-Здолбунів був і на дереві, і на бетоні, неможливо було їхати у пасажирському вагоні. А зараз середній бал по Бродівській дистанції колії становить 36 балів, тобто стан колії - відмінний. Це - результат великого обсягу робіт з середнього, комплексно-оздоровчого ремонту колії, що суттєво вплинуло на відмінну оцінку колії у балах. Проведено також модернізацію та капітальний ремонт колії, заміну стрілочних переводів. Нині на цьому напрямку немає жодної дерев'яної шпали.

Треба “лікувати” земляне полотно

Колійники добре знають скільки несподіванок приховують в собі “вихлюпи”. Однією з причин їх походження є неякісна очистка щебеню. “Так склалось, що ми не надавали належної уваги лікуванню земляного полотна, облаштуванню водовідводів, – каже перший заступник начальника служби колійного господарства Володимир Жак. – А все це призводить до накопичення вологи, потім починається розрідження баластного шару. Торік виконано роботи з ліквідації вихлюпів на напрямку Красне-Здолбунів, зокрема, у Здолбунів-Рівненської дистанції колії. Для усунення таких явищ працюють машини МКТ, RM-80. Колія це - контроль і ще раз контроль.

Стан колії на залізниці оцінюють два механічні вагони ЦНІІ та один комп'ютерний КВЛ №086. А ще для перевірки колії приїжджають, як колись казали міністерські вагони-колієвимірювачі, а тепер – столичні вагони-колієвимірювачі №051 і №053 із Українського центру механізації колійних робіт. Вони підводять підсумок роботи

колійників та оцінюють стан колії. І хоч побутує думка, що результати огляду колії комп'ютерним вимірювачем з Києва та львівськими відрізняються, при перевірці це не підтверджується. Ми проводили дослідження, як записує комп'ютерний колієвимірювач №051 із столиці та наш №086. Звіряли дільницю Львів-Мостиська-II. Йшли один за одним локомотиви з колієвимірювачами. І коли порівняли розшифровку обох вагонів, то відхилень не виявилось. Колись в механічних вагонах ЦНІІ було можливе втручання, оскільки розшифрування здійснювалось за допомогою шаблона, лінійки, тобто можна було один міліметр або додати або “загубити”. А комп'ютерний колієвимірювач не обдуриш. Комп'ютер сам працює – сам виводить і сам показує оцінку у балах. Тому грішити на недостовірність інформації нема підстав. Єдиний критерій визначення оцінки колії у балах – це належне утримання колії.

Комп'ютер показує те, що “бачить”

– Контрольні перевірки ми здійснюємо на 5 211 кілометрах, в тому числі, на 150 кілометрах суміщеної колії, – наголошує Володимир Жак. – Згідно з нормативними документами, колієвимірювач двічі на місяць “проходить” колію: перша перевірка – робоча, друга – контрольна. Якщо врахувати профіль колії, то нас особливо непокоїть стан колії на перевальних дільницях. Загалом на залізниці 2942 кривих радіусом менше 600 метрів, що становить 19 відсотків розгорнутої довжини магістралі. Їх важко експлуатувати, там швидше зношуються рейки і особливо непросто утримувати колію в плані, профілі та по ширині.

Штучні споруди подвоюють оцінку

– Щоразу, коли звітую у Главку, всім доводжу, що на результат оцінки колії Львівської залізниці у балах суттєво впливають не тільки криві малого радіусу, але й велика кількість штучних споруд, яких у нас більше, ніж на інших магістралях України – 6 932. А розшифровка оцінки колії у балах за 300-500 метрів до тунелю чи іншої споруди враховується подвійно і стільки ж після неї, залежно від її довжини. Якщо взяти за параметрами розшифровки, згідно з інструкцією, 70 балів перетворюються на 140. Це передбачене застереження про те, що в таких місцях, які вважаються зоною підвищеної небезпеки, стану колії треба надавати особливої уваги, а виявлені недоліки терміново усувати. Хоча в інструкції ЦП 0020 ці недоліки, які виявляються, безпеці руху не загрожують. Якщо врахувати процентне відношення кілометрів зі штучними спорудами, то вони суттєво впливають на загальний показник оцінки колії у балах.

48% дерев'яних шпал

Нині в колії залізниці лежить 4 млн 554 тис. дерев'яних шпал, тобто 48 відсотків від загальної кількості шпал. Із них 33 відсотки непридатні для подальшого використання. Є поодинокі непридатні, є дві підряд, чотири і п'ять – залежно від дільниці. За словами Володимира Жака,

насамперед, колійники намагаються ліквідувати такі місця на головному ході магістралі. На інших малодільних дільницях швидкість руху обмежується до 60 і менше кілометрів на годину. Найбільше дерев'яних шпал мають так звані гірські дистанції колії – Стрийська, Мукачівська, Самбірська, Ужгородська, Івано-Франківська, де дуже багато кривих малого радіусу при вантажонапруженості понад 10 млн т. км брутто.

Нема рейок – нема швидкості

На Стрийській дистанції колії у листопаді 2007 року колієвимірювач зафіксував 363 бали, а в листопаді 2008-го – 167. Це результат виконаного торік великого обсягу робіт. На цій же дистанції зменшилися і незадовільні кілометри: позаторік їх було 56, а торік тільки 7.

Звісно, роботи ще багато, але темпи її гальмуються відсутністю рейок, які служба колійного господарства отримує централизованно з Укрзалізниці. Це позначається і на підвищенні швидкості, комфортабельності їзди, бо на інвентарних рейках такі вимоги забезпечити важко. Нині довгомірами не перекрито 59,2 км, в т.ч. 47 – на модернізації і 12 – на капремонті. Якщо там, де провели ремонт, укласти довгоміри та виправити колію комплексом машин, то оцінка колії у балах буде ще кращою, – переконаний перший заступник начальника служби колійного господарства Володимир Жак. – Фахівці рейкозварювального поїзда №16 зварили 137 кілометрів довгомірів із нових та старопридатних рейок, тобто ми використали всі старопридатні рейки, які можливі для експлуатації і перекриваємо ті дільниці, де діє обмеження швидкості, особливо там, де виконано капітальний ремонт.

Щоразу, коли вирушають у дорогу колієвимірювальні вагони, перші керівники дистанцій супроводжують їх та одразу ж планують, де і що потрібно зробити найближчим часом, щоб покращити стан колії, особливо в усуненні незадовільних кілометрів. В останній декаді грудня минулого року столичний комп'ютерний колієвимірювальний вагон 051 оцінював стан колії залізниці, проїхавши непарну колію Рівненської, Бродівської та Підзамчівської дистанцій колії, потім – перевальні дільниці через Сянки і Лавочне. Згодом контролював стан колії в напрямку Чернівців та Вадул-Сірету, завершивши 26 грудня перевірку парної колії на Здолбунівському напрямку. – Щоправда, з погодою нам не пощастило, – бідкався Володимир Іванович Жак. – Дощ та мокрий сніг, які супроводжували столичний колієвимірювач під час контрольної перевірки колії на Львівській залізниці суттєво погіршили її стан, але загальний підсумок засвідчує позитивну динаміку: оцінка колії у балах по тій частині залізниці, яка перевірялася за грудень, становила 107 одиниць проти 114 у листопаді 2008-го.

Незважаючи на добрі результати, колійники не відпочиватимуть у вихідні та святкові дні. На всіх дистанціях організовано чергування, щоб поїзди курсували чітко та безпечно.

Ориця ТЕСЛЮК

● Анкетування

Нещодавно газета “Львівський залізничник” провела опитування серед мешканців Львова, яке стосувалося з'ясування місця залізниці у їхньому житті та чи влаштовує їх обслуговування і якість приміських перевезень. Респондентів було близько 65-ти. Серед опитованих – різні вікові категорії: 16-19 років (школярі та ті, хто розпочинає доросле життя); 20-25 (студенти та працівники різних сфер); 26-40 (кар'єристи); 41-55 і т. д. (робітники та пенсіонери). Переважна більшість опитованих – студенти, бо хто, як не вони, наприкінці навчального тижня повертаються до своїх домівок залізницею, отож такого роду анкетування дає змогу прислухатися та дізнатися думки чи не найбільшої маси пасажирів залізниці.

Перше питання, на яке повинні були відповісти респонденти: як часто вони користуються послугами залізниці? Пересічний мешканець Львова їздить залізницею кілька разів на рік. Серед відповідей були й такі: ніколи (11%) та завжди (12%). Значно зростає популярність залізничних перевезень улітку.

Для 42% людей залізничний транспорт – це засіб для подорожей Україною, для 31% – найдешевший та найоптимальніший спосіб потрапити додому, для 18% – транспорт для поїздок у гори

Що про нас думають пасажирів?

і лише 9% назвали залізницю улюбленим видом транспорту.

Потерпілими чи свідками крадіжок на залізниці були 17% пасажирів. Не може не тішити кількість людей, які ніколи такого не бачили і не переживали – 46%, але 37% наголошують на необхідності покращення пильності залізничної охорони.

Щодо графіка руху, то майже усі респонденти одногласно заявили, що він їм влаштовує, але значній частині здається доречним певне коригування графіка відповідно до робочого та навчального дня.

З анкеті стало очевидним, що кожен третій львів'янин бодай раз у житті їздив “зайцем” (не оплачуючи вартість квитка), 11% зізналося, що робили б це щоразу, якби їм це вдалося, така ж кількість вважає такий спосіб поїзду неприйнятним. Звідси випливає, що було б доцільно підвищити пильність контролерів.

Досить вагому кількість населення (17%) влаштовує квиткова система залізниці. Проте 38% за те, щоб налагодити діяльність квиткових кас на кожній станції.

Понад третина опинаних (34%) вважають, що останнім часом залізничні вагони змінили своє “обличчя” на краще, а 45% респондентів вважають, що у питанні комфорту на залізниці потрібні радикальні зміни. Частина з них проблему обслуговуван-

ня у вагонах пояснює так: яка ціна, таке і обслуговування (21%).

В одному з питань користувачі залізниці висловлювали своє ставлення до акції із розповсюдження листівок із закликком “Зрада України починається із неоплачуваного поїзду”. Для 45% така акція є позитивною і може змінити сьогоднішню ситуацію на краще, але на противагу їм, 39% вважають це пустою витратою коштів, бо, як відомо, – горбатого хіба могила виправить. Абсолютно байдужими до цієї проблеми виявилися 21% опитаних.

Найважливішою серед проблем, які повинні вирішити залізниця, анкетовані вважають технічне вдосконалення вагонів та покращення комфортабельності, друге місце займає графік руху, третє – обслуговування пасажирів, наступне місце посіла проблема оплати поїзду, п'яте місце – підвищення рівня культури працівників залізниці та самих пасажирів і останнє – охорона залізничних перевезень.

62% опитаних належать до категорії студентів, 15% – пільговики, 14% – туристи і 9% є представниками інших категорій пасажирів.

Марта ДРОЗДА,
студентка факультету журналістики Львівського національного університету ім. Івана Франка