

# У гірських районах колія має свої "примхи"

З приходом весняного потепління у колійному господарстві розпочинається "гаряча пора". У цей період всі сили колійників зосереджені не тільки на оздоровчих, середніх, а й на капітальних ремонтах колії і її модернізації. Напередодні таких робіт ми побували в Івано-Франківській дистанції колії – одній із найскладніших дистанцій не тільки на Львівській залізниці та по всій Укрзалізниці.



Як розповів начальник Івано-Франківської дистанції колії Василь Кашук, дистанція розташована здебільшого в гірських умовах, до того ж рейки укладені переважно на дерев'яні шпали. Протяжність головних колій – 319,1 км, станційних – 116,6 км і під'їзних – 95,5 км. Дистанція обслуговує 540 стрілочних переводів, 722 штучні споруди, у тому числі 17 великих мостів та 7 тунелів на дільниці Хриплин-Держжордон.

– Роботи надзвичайно багато, і ускладнюється вона тим, що капітальний ремонт ділянки Хриплин-Держжордон проводився ще у 1954 році, – говорить Василь Кашук. – Рейки тут покладені на дерев'яних шпалах, оскільки радіус кривих не дозволяє покласти їх на залізобетонні решітки. Вимоги безпеки руху на цій ділянці ми витримуємо, але хотілося б, щоб стан колії був кращим.

Однією з найгірших у дистанції є ділян-

ка Івано-Франківськ–Стрий, яка капітально ремонтувалася ще у 1896 році, тобто 113 років тому. Від того часу там проводилися тільки середні та оздоровчі ремонти. Цьогоріч у третьому кварталі на цій ділянці заплановано капітальні роботи перегону Калуш–Рожнятів. Минулого року ми почали капремонт перегону Долина–Вигода. До повного завершення робіт залишилося вкласти ще 1,5 км колії на залізобетонній решітці.

Правду кажучи, 2008 рік для Івано-Франківської дистанції колії виявився доволі напруженим, адже було виконано великий обсяг робіт. Зокрема, проведено модернізацію колії перегону Бурштин–Галич, де встановлено 10,4 км нової решітки на експериментальних рейках VIC-60. Також відбувалася реконструкція станції Рахів, де вкладено 1 та 3 колії на залізобетонних брусах довжиною 1,3 км, замінено стрілочні переводи.

Проведено реконструкцію пункту екіпування пасажирських поїздів на станції Івано-Франківськ, де вкладено майже 2,5 км колії на залізобетонних шпалах. Також проведено реконструкцію обертового локомотивного депо станції Івано-Франківськ, де вкладено 1,5 км колії на залізобетонних шпалах та 5 стрілочних переводів на залізобетонних брусах.

Щодо поточного утримання колії, то впродовж минулого року було замінено близько 15 тис. шпал на залізобетонні та старопридатні. Для розрядки куцовой непридатності використано 12 тис. нових шпал. На залізобетонні бруси встановлено 26 стрілочних переводів. Надзвичайно великий обсяг робіт виконано на штучних спорудах, замінено 1600 мостових дерев'яних брусів. Якщо говорити про бальність колії, то цей показник дистанція виконала на 102 відсотки. У 2008 році, порівняно з 2007-им, зменшено план виконання бальної оцінки на 43 одиниці, що становить 15,5 відсотка, зменшено кількість незадовільних кілометрів на 97,3 одиниці, що становить 34,5 відсотка. Щоправда, виконання цих робіт не покращило стану шпального господарства. За рахунок дільниці Івано-Франківськ–Стрий, де шпали у незадовільному стані, загалом по дистанції у порівнянні з минулим роком непридатних шпал побільшало на 3 відсотки.

Щодо роботи, виконаної у 2009 році,



то керівництво дистанції відзначило, що основним показником роботи є бальність колії. За перший квартал цього року при плані 170 балів фактичне виконання становить 155 балів.

Василь Кашук відзначив, що всі ручні інструменти та електроінструменти – у задовільному стані. Торік дистанція отримала нові електроінструменти і домкрати. Колектив дистанції в достатній кількості забезпечений куцорізами та бензопилами для приведення до естетичного вигляду смуги відводу.

– Є запитання до якості окремих інструментів, – каже Василь Кашук. – Як не дивно, дуже часто виходять з ладу лопати, які не відзначаються необхідною якістю та ще й застосовуються в роботі особливо часто. Натомість до спецодягу претензій нема, усі цехи забезпечені відповідним спецодягом і спецвзуттям.

Це підтвердив і майстер 4-го околотку Ігор Сідлярчук, якого ми зустріли за роботою неподалік приміщення дистанції колії.

Враховуючи, що Івано-Франківська дистанція одна з тих, що мають найдовше "плече" обслуговування – 154 км, з них 127 км гірської дільниці, ми поцікавилися, як колійники добираються до місць праці та які справи з пунктами обігріву.

Начальник дистанції запевнив, що з цим великих проблем нема, адже на дільниці від Хриплина до Держжордону курсує 4 пари поїздів, яким колійники добирають-

ся до місць праці. У дистанції також є три колієремонтні летючки. А куди неможливо добратися транспортом – виїжджають дрезиною. Щоправда, тоді роботу планують заздалегідь.

Щодо пунктів обігріву, то в цьому напрямі ведеться серйозна робота. Минулого року було придбано чотири газових котли, які встановлено у пунктах обігріву на станціях Долина, Калуш, Івано-Франківськ і в цеху дефектоскопії. Встановлено бойлери, щоб залізничники могли помитися теплою водою після зміни. Така ж робота проводиться у пункті обігріву на станції Ворохта. Його ремонт планується закінчити цього року.

– Варто відзначити, що останніми роками добре налагоджене постачання матеріалів верхньої будови колії, дерев'яних та залізобетонних шпал, стрілочних переводів та комплектуючих до них, – каже Василь Кашук. – А решта – справа людей та техніки. Колектив у нас працюючий і виконає поставлені завдання з поточного утримання, модернізації та капітального ремонту колій, дотримуючись усіх норм охорони праці.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора

На фото: начальник дистанції Василь Кашук; майстер 4 околотку Ігор Сідлярчук (на фото перший зліва) із 1-ою і 3-ою бригадами.  
Березень 2009 р.

## Водій "думав", що поїзди у два боки не їздять

Курйозним можна було б назвати випадок, який трапився 16 травня цього року на залізничному переїзді, що розташований на 1607 км перегону Тухля–Гребенів, якби не дві обставини: травми людей, що стали наслідком цієї дорожньо-транспортної події, та серйозний удар, якого завдав цей випадок безпеці руху. Того дня о 12.18 год. у момент, коли до переїзду наблизився автомобіль ДЕУ "Ланос", попереду чомно вишикувалися кілька автовок, оскільки світлова та звукова сигналізація попереджали про наближення потяга. Коли водій ДЕУ, 20-річний львів'янин Володимир Чуба, помітив, що поїзд рухається дальньою колією, мабуть, вирішив зекономити кілька секунд і, об'їхавши чергу, зупинив свого легковика на вільній ближній колії.

Яким же було здивування чоловіка, коли він помітив, що колією, на якій він безпечно "припаркував" своє авто, рухається інший пасажирський поїзд. У критичній ситуації водій легковика розгубився, та й вибору у нього практично не було, адже через власну недбалість та самовпевненість він власноруч затис машину у лещата між поїздом

та автотранспортом, що стояв позаду.

Машиніст поїзда застосував екстрене гальмування, проте важка техніка за інерцією сунула колією, наближаючись до авто, передня частина якого приречено застигла на переїзді. Від удару машина злетіла на узбіччя, збивши стовпчики огорожі. На щастя, обійшлося без людських жертв. Водій та один пасажир ДЕУ зазнали травм і були доправлені до Сколівської районної лікарні.

Навіть без вердикту фахівців зрозуміло, що винуватцем аварії на переїзді став водій автомобіля, який грубо порушив Правила дорожнього руху. За висновками комісії у складі залізничників та працівників Державтоінспекції, яка розслідувала обставини ДТП, вини залізниці у даному випадку нема.

За інформацією Апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту, з початку року на переїздах Львівської залізниці трапилося шість ДТП, що на 9 випадків менше, ніж за аналогічний період минулого року. Щоправда, якщо торік у цих аваріях зазнало травм 9 осіб, то цього року вже на 16 осіб більше. За звітний період у ДТП на переїздах смертельно травмовано п'ять осіб – на одну менше, ніж торік.

