

За результатами весняного об'їзду начальник залізниці Михайло Мостовий преміює за окладом керівника Стрийської дистанції колії Віталія Великохатька. Про цей факт Віталій Вікторович згадав у нашій розмові між іншим, але я відчула, що така оцінка роботи для нього дуже важлива.

Варто нагадати, що з приходом Віталія Великохатька його підлеглі відчували, що це не тільки професіонал, але й вимогливий та принциповий керівник. Щоправда, спочатку не всі сприйняли його здатність віддавати роботі значно більше часу, ніж це передбачено, але невдовзі такий підхід до діла посприяв позитивним змінам в дистанції колії. На думку Віталія Великохатька зміни на краще обумовлені тим, що керівництво залізниці та служби колії більше уваги приділяє Стрийській дистанції колії: виділяється більше матеріалів верхньої будови колії і планується більший обсяг робіт. Власне, так і обіцяли Віталію Великохатьку, коли призначали його на цю посаду. Стрийська дистанція колії багато в чому схожа на Чортківську, де Великохатько працював головним інженером, однак є суттєва відмінність: вантажопотік на Стрийській дистанції колії значно більший, бо це – головний хід магістралі.

Від першої особи



– Мене призначили на посаду начальника Стрийської дистанції колії 10 жовтня 2006 року, а буквально весною наступного року на перегонах ми розпочали виконання значних обсягів робіт, – розповідає Віталій Вікторович. – Виконали 41 км модернізації колії, середнього ремонту – 1,1 км, комплексно-оздоровчого – 1 км. Провели середній ремонт двох стрілочних переводів, замінили 4,5 км нових рейок, 5 км старопридатних та двадцять п'ять стрілочних переводів на залізобетонних брусах. Це – тільки капітальні роботи. А ще працювали над рядом завдань із поточного утримання колії.

Не гірше виглядають показники роботи дистанції за 2008 рік: модернізовано майже 25 км колії, капітально відремонтовано 11,5 км колії, проведено середній і комплексно-оздоровчий ремонт відповідно 22,5 км та 20 км і середній ремонт 37 стрілочних переводів; замінено 2,1 км рейок новими та укладено 5,8 км старопридатних, 27 стрілочних переводів на залізобетонних брусах



СТРИЙСЬКА ДИСТАНЦІЯ КОЛІЇ:

та сім комплектів стрілочних переводів – на старопридатних брусах, капітально відремонтовано два переїзди.

Віталій Великохатько пунктуально перераховує обсяги виконаних робіт, бо за усіма цими цифрами – основний показник: бальна оцінка колії. До речі, у 2006 році Стрийська дистанція колії мала середній максимальний бал 870 при задовільному – 500. На головному ходу було близько 87 незадовільних кілометрів. Зараз їх лише шість і нема повторень тих самих незадовільних кілометрів. Раніше після проходження вагона-колієвимірювача видавалось до 20 попереджень про обмеження швидкості руху поїздів. У травні цього року за даними проходження вагона-колієвимірювача середня бальність колії на дільниці Щирець-Лавочне склала 131 одиницю і не було видано жодного попередження про обмеження швидкості руху поїздів.

– І це в той час, коли багато робіт капітального характеру ще не завершені, – зауважує Віталій Вікторович. – До кінця року плануємо довести бальність колії до 80-90 одиниць. Ті значні обсяги колійних робіт, які були виконані, дуже позитивно вплинули на безпеку руху поїздів. Тому і плавність руху поїздів забезпечуємо, і дільничну швидкість уже підвищили. На перегоні Стрий-Більче електричка слідує по парній колії зі швидкістю 120 км на годину.

Результати весняних “вікон”

Цьогоріч “вікна” у Стрийській дистанції колії “відчинилися” першого квітня. У загальному обсязі ремонтних робіт, які мають виконати підрозділи служби колії залізниці, частка Стрийської дистанції колії значна. Це пов'язано з тим, що на своїй ділянці стрийські колійники обслуговують головний хід – п'ятий транспор-

тний коридор, по якому за кордон та з-за кордону слідує багато составів із транзитними вантажами, а також чимало пасажирських потягів. Річний план модернізації 29,1 кілометра колії на дільниці Стрий-Славсько уже виконано майже на 60 відсотків. Капітальним ремонтом на дільниці Стрий-Дрогобичоновлено 7,3 км колії із планованих 14,2 км. Середнім ремонтом оздоровлено 5,6 км, при плані 3,6 км. За словами начальника Стрийської дистанції колії, далі працюватимуть на середньому ремонті, бо треба покращувати дільницю.

Передбачено також замінити 9 комплектів нових стрілочних переводів на залізобетонних брусах. Нині це завдання виконано на 50 відсотків. Замінено також два стрілочних переводи на старопридатних залізобетонних брусах при запланованих шести. На 50 відсотків річного плану здійснено заміну старопридатних стрілочних переводів на дерев'яних брусах: два проти чотирьох, виконано середній ремонт 21 комплекту стрілочних переводів при річному завданні 29.

Якщо згадані обсяги запланованих робіт виконуються успішно, то про заміну рейок новими говорити поки що не доводиться, бо їх нема. Але начальник Стрийської дистанції колії Віталій Великохатько сподівається на краще і має надію, що до кінця року цей показник вдасться виконати.

Того дня, коли я приїхала до стрийських колійників, роботи на дистанції тривали в кількох місцях: на станції Більче міняли стрілочні переводи, у Стрию йшов середній ремонт стрілочних переводів, на перегоні Гребенів-Тухля тривала модернізація непарної колії, а на перегоні Верхні Гаї-Дрогобич фахівці КМС №125 виконували капітальний ремонт колії.

– Ми ще проводимо середній ремонт колії, – розповідав Віталій Великохатько. – Тобто закінчилась модернізація і ми формуємо комплекс машин та працюємо на середньому ремонті. Таким чином, 4-5 вікон для капітальних робіт маємо майже щодня. Крім того, на околках проводимо розрядку температурних напружень, заміну довгомірів, тобто перекидаємо робочий кант рейки з однієї нитки на другу, для того, щоб під час кризи з рейками, трохи зекономити їх.

– На сьогоднішній день від Щирця до Стрия, навіть до станції Сколе, тобто на 80 відсотках головного ходу, вже нема дерев'яної решітки, – наголошує керівник дистанції. – Усе перекладено на залізобетон. Найкращими дільницями є Щирець-Стрий та Стрий-Сколе, які очолюють досвідчений колійник Михайло Кондур та його молодий колега Роман Шпек.

Віталій Вікторович не приховує, що його підлеглі – фахівці середньої ланки – начальники дільниць, майстри, бригадири, оновились на 80 відсотків. Не можна сказати, що попередники працювали погано. Причини оновлення різні: і через вік, і через невиконання обов'язків. Нині в дистанції майже всі майстри мають вищу освіту, окрім двох. Начальники дільниць також дипломовані фахівці. Середній вік більшості майстрів – до 30 років, лише кілька з них – до 40. І тільки майстер першого околочку Іван Кухарук – почесний залізничник, – передпенсійного віку.

Краще раз побачити...

У розповіді про оновлення колії на головному ходу залізниці не обійтись без згадки про фахівців Українського центру механізації колійних робіт,