

Вода – дуже недешевий клопіт

Господарство Львівської дистанції водопостачання розташоване на території двох областей – Львівської і Тернопільської. Та обслуговує підрозділ не лише залізничні об'єкти, а й населення і підприємства багатьох населених пунктів. Сьогодні про роботу та плани підрозділу розповідає його керівник Олег ГУЗЮК.

– Якщо дуже коротко зупинитися на нашій виробничій діяльності, то сьогодні Львівська дистанція водопостачання (ВОДЧ-1) обслуговує 240 км водопровідних ліній, 73 км каналізаційних мереж, 130 насосних станцій, кількості свердловин та колодязів. Упродовж року ми постачаємо 2,2 млн кубометрів технічної та питної води і відводимо 1,8 млн кубометрів стоків. Наше основне завдання – забезпечення об'єктів залізничного транспорту водопостачанням. Крім того обслуговуємо населення і сторонні підприємства.

– Які проблеми нині найбільше дошкуляють роботі вашого підрозділу?

– Як і скрізь основна проблема – фізична зношеність обладнання та трубопроводів. В основному трубопроводи чавунні, а найстарший серед них – прокладений ще у 1903 році під час будівництва Головного залізничного вокзалу у Львові. Можна сказати, що 80 відсотків трубопроводів відпрацювали свій термін. Все це господарство вимагає серйозного ремонту.

Основні роботи із заміни водопровідних мереж заплановано провести у цьому році, хоча частину найнеобхідніших виконали у 2009-му. Було замінено аварійну ділянку трубопроводу 50 та 100 мм довжиною 1,5 км (від нашого підприємства до Левандівського

мосту), і ще приблизно 300 м – від насосної станції №4 до мийки моторвагонного депо Львів. Крім цього, у минулому році проведено капітальний ремонт двох пунктів водопостачання у Стрілках і Золочеві, відремонтовано водонапірні башти.

– У звітних показниках діяльності вашого підрозділу є великі об'єми питної води. Де вона використовується?

– Дистанція постачає воду в основному для потреб залізничної території двох областей – Львівської і Тернопільської, пансіонату “Львівський залізничник” у Криму і в незначній кількості для населення та сторонніх споживачів. Питна вода залізничними підприємствами використовується для технологічних потреб, забезпечення санітарно-побутових умов залізничників, заправки пасажирських та приміських поїздів.

Будівництво у 2003 році відомчого Клепарівського водозабору дозволило відмовитися від споживання води із міської мережі, забезпечивши стабільне водопостачання підприємств Львівського залізничного вузла, і дало суттєву економію витрат на купівлю води в ЛМКП “Львівводоканал”.

На даний час шляхом буріння свердловин глибиною більше 300 м забезпечено стабільне водопостачання відомчого пансіонату “Львівський залізничник” у

Криму. Разом із тим, дистанція забезпечує питною водою половину населення міст Рава-Руська, Бучач, значну кількість у Чорткові, Підволочиську, Стрию, Самборі, Красному і в інших.

Незважаючи на економічні негаразди, населення, здебільшого, розраховується за воду справно і злісних неплатників у нас майже нема. Та якщо заборгованість сягає кількох місяців, то після кількох попереджень наша бригада приїздить та відключає неплатника від водопостачання. Для решти боржників це – дієвий виховний засіб. До 70 відсотків населення сьогодні оплачує використання води за лічильниками, бо це набагато вигідніше.

– Які плани підприємства на цей рік?

– Цього року ми плануємо провести заміну водопровідної мережі через другий парк станції Львів, ремонт водопровідних мереж станції Стрий. Плануємо провести ремонт водонапірних башт на станціях Стрий та Бучач, ремонт насосної станції №7 на Клепарові, хлораторної на станції Самбір. Сьогодні при заміні аварійних ділянок водопроводів застосовуються труби із полімерних матеріалів, що забезпечує надійну і довготривалу експлуатацію мереж.

На фінансовий стан дистанції суттєво вплинула економічна криза, що привела до закриття незалізничних підприємств, які користувалися нашими послугами, відповідно це призвело до зменшення обсягів реалізації води. Криза – кризою, а роботи для підрозділу на залізниці завжди достатньо. Сьогодні вирішує-



мо питання забезпечення питною водою ст. Давидів та місцевого пункту обігріву колійників шляхом буріння свердловин. Термін виконання таких робіт залежить від глибини залягання водоносного горизонту та геологічного розрізу місцевості, зазвичай це 2-3 тижні.

**Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора
На фото: буровий майстер
Іван Скоропад та бурильники
Тарас Скоропад і Олександр
Тімон бурять свердловину для
пункту обігріву Ходорівської
дистанції колії.**

Шибеники “подорослішали”

Правоохоронці та залізничники відзначають, що шиби у вагонах поїздів усе частіше троцять не діти, а дорослі особи

Поцікавитись проблемою побиття вікон у рухомому складі залізниці “підказали” спогоди про поїздку в Крим улітку цього року. Це трапилося у поїзді сполученням Сімферополь–Львів. Вийшовши у коридор вагона, раптом почув дзенькіт розбитого скла. Коли зайшов у тамбур, відразу помітив “квітку” із гострими “пелюстками”, яка утворилася посеред шиби на входних дверях вагона. Поїзд зупинився, я підійшов до начальника поїзда і повідомив йому про прикрий інцидент. Новина, звичайно, не втішила його, але й не стала несподіванкою.

– На жаль, такі випадки – не рідкість, – відповів начальник поїзда. – Особливо на зворотному шляху перед Запоріжжям. На щастя, у цьому плані поїзд Сімферополь–Ковель нас часто “виручає”.

– ???

– Річ у тім, що він відправляється із Сімферополя на кілька хвилин раніше, ніж наш, і на цій ділянці “втрачає” п'ять-сім шиб, тоді як наш – одну-дві, максимум три...

Від такої “стабільності” стало, м'яко кажучи, не по собі. Не дивно, адже навряд чи



знайдеться екстремал, який би погодився на подорож, усвідомлюючи, що будь-якої миті може потрапити під “артобстріл” хуліганів, чий розумовий розвиток зупинився на стадії “кам'яного віку”. І щастя, якщо “снаряд” влучить у шибу входних дверей вагона, а не у вікно купе, через яке пасажири (і дорослі, і діти) милуються навколишніми пейзажами...

Як з'ясувалося, основні фігуранти у справах побиття вікон у рухомому складі залізниці уже не діти, як було раніше, а дорослі особи. За словами начальника сектора кримінальної міліції у справах неповнолітніх лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті, капітана міліції Ігоря Чердака, у 2009 році ситуація з побиттям вікон зазнала змін:

– Минулого року до нас надійшло 207 повідомлень про факти побиття вікон у пасажирських та приміських поїздах. Це значно менше, ніж у 2008 році, – розповідає Ігор Чердак. – Але якщо жбурлянням каменюк у потяги раніше “розважалися” здебільшого діти та підлітки, то зараз вікна “сипляться” через витівки дорослих. Причому вікна б'ють не лише ззовні потягів, а й у салонах вагонів – через надмірну дозу спожитого спиртного. Із загальної кількості зареєстрованих злочинів розкрито 91 випадок, по яких встановлено 97 осіб, з яких 29 неповнолітніх та 68 дорослих осіб, причетних до цих правопорушень. Порушено 11 кримінальних справ, складено 75 адмінпротоколів. Хуліганські витівки завдали збитків залізниці на суму понад 12 тисяч гривень, з

яких відшкодовано лише приблизно половину.

Найбільше фактів побиття вікон було зафіксовано у вечірній час – з 18 до 21 години та вночі – з 22 до 3 години. Випадки побиття вікон у другій половині дня в основному припадають на робочі дні, вночі хулігани троцять вікна переважно під час вихідних та святкових днів.

Схоже, постійні оперативно-профілактичні відпрацювання та інформаційні роз'яснення переконали підлітків не жбурляти камінням у вікна вагонів. У школах, які розташовані поблизу залізничних об'єктів, проводяться лекції-бесіди про правила поведінки на залізниці і про відповідальність за певні порушення. А щонайважливіше – майже всі випадки побиття вікон підлітками були розкриті і батьки неповнолітніх хуліганів були змушені сплатити штрафи. Це – хороша наука для решти підлітків у певному населеному пункті, адже про цей факт знає все село. І батьки попереджають своїх дітей, щоб вони не робили дурниць.

(Закінчення на 6 стор.)