

# 2011 – рік підвищення швидкості на маршруті Львів–Київ



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Про хід робіт із налагодження швидкісного руху представників ЗМІ поінформував генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк.

– Основне завдання – це розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів, поетапна модернізація інфраструктури, модернізація ліній контактної мережі. Протяжність ділянки Київ–Львів становить 672 км. Сьогодні поїзд зі Львова проходить цю відстань за 10 годин. Наше завдання після модернізації довести час такої поїздки до чотирьох із половиною годин і перевести швидкісні поїзди на денний формат руху. Для цього передбачено виконати модернізацію і ремонт 661 км колії із заміною стрілочних переводів, обов'язковим обладнанням переїздів запірно-бар'єрними пристроями. Ми сподіваємося отримати фінансування із бюджету на будівництво дев'яти шляхопроводів для доріг всеукраїнського значення. Роботи будуть виконуватися виключно силами залізничників Одеської, Львівської та Південно-Західної залізниць.

Якщо стисло окреслити головні завдання, які стоять перед Укрзалізницею, то це – будівництво швидкісного руху на існуючій інфраструктурі. Тривалий час це питання не вирішувалося, бо надзвичайно важко "схрестити" швидкісні пасажирські маршрути та вантажний рух. Там, де рухатимуться швидкісні поїзди – вантажних ходів не буде, але існує місцева робота, є промисловість, яку треба обслуговувати. Саме тому ми розробляємо паралельні маршрути для пасажирських поїздів. Зокрема на маршруті, яким ми рухалися від Києва до Львова, вантажний рух піде в бік Житомира. Необхідно побудувати спеціальну нічну нитку для пропуску вантажних поїздів у той час, коли не буде денних. Адже пріоритетом швидкісних поїздів будуть саме денні маршрути.

## Швидкісні курсуватимуть удень

Графік руху нового швидкісного поїзда буде складено таким чином: виїзд із Києва о 6-й ранку, за 4,5 години прибуття до Львова. Після прибуття поїзд проходить експрес-прибирання і одразу вирушає в наступний рейс. Це може бути Київ чи інший населений пункт. Таким чином пасажир отримає зовсім інший комфорт руху. Сьогодні ми їхали зі швидкістю 160 км на годину на п'яти ділянках. Рухомий склад, на якому прибула до Львова наша делегація, не зовсім пасажирський – це інспекційна машина, якою користуються залізничники, але вона розрахована на

таку швидкість.

Виходячи з результатів поїздки, можемо сказати, що головне завдання року – модернізація всього напрямку. Тут буде модернізовано колію, проведено й інші види ремонту. Зокрема необхідно вжити додаткових заходів безпеки на переїздах, у їх числі – будівництво шляхопроводів або спеціальних бар'єрних установок. Крім того, необхідно провести спрямлення радіусів кривих та інші спеціальні заходи на станціях для збільшення швидкості руху і забезпечення маневрової та вантажної роботи. Приблизно 30-40 відсотків контактної підвіски потребує модернізації для більшої придатності до швидкісного руху.

У поїзді були присутні всі начальники залізниць і наша нарада проходила в русі. Незабаром буде проведено всеукраїнську залізничну нараду на напрямках Львів–Київ–Харків–Донецьк. Ще одне питання, що обговорювалося під час поїздки – заходи безпеки в роботі в населеннях. Серед них – загородження колії в місцях, де вона проходить через населені пункти та спеціальні заходи безпеки на посадкових платформах. Необхідно зробити лінію безпеки, за яку не можна заходити пасажиру, спеціальні бар'єри. Часу залишилося дуже мало – весь цей комплекс робіт необхідно виконати впродовж наступного року.

Хочу зазначити, що технічно колія має запас потужності та готова для впровадження швидкісного руху. Головне питання – сумісність швидкості: 160 км/год – для швидкісного пасажирського і 80 км/год – для вантажного поїздів. На прямих ділянках жодних проблем нема. Вони виникають на кривих, де зовнішня нитка колії підвищена: у такій кривій зовнішня рейка вища за внутрішню на 110 мм. Необхідно їх вирівнювати, аби відцентрова сила під час руху не виштовхнула вагон з колії, і ця проблема обов'язково повинна бути вирішена. При запровадженні маршруту для швидкісного руху всі інші будуть від нього відділені. Але для всіх інших поїздів, які будуть рухатися цим напрямком, буде покращено динаміку і комфорт поїздки, підвищено безпеку і графікову дисципліну. Зрозуміло, що за відсутності вантажних поїздів рух пасажирських буде побудовано інакше.

## У вагоні – Інтернет

Хочу наголосити, що новий рухомий склад, який ми замовили в Кореї, і зараз завершуємо договірну роботу, дасть можливість не лише підвищити швидкість поїздів та комфорт пасажирів. Із його застосуванням вирішуються й надзвичайно важливі економічні проблеми, адже один такий поїзд замінить два з половиною

звичайних поїзди. Обертання вагона стає інтенсивнішим, зменшується час на його обслуговування. Ще одна суттєва деталь – у звичайному вагоні котел опалення працює на твердому паливі, у нових системах отримуємо кондиціонування та вентиляцію поїзда.

Для підвищення обертання вагонів ми плануємо впровадити експрес-прибирання, коли на всю процедуру іде лише 30-40 хвилин, після чого поїзд вирушає в черговий рейс. Таким чином не буде необхідності значно підвищувати вартість поїзду. За нашими розрахунками баланс вартості поїзду у швидкісному потязі буде на рівні ціни сучасної плацкарти і купе. У складі нового швидкісного потяга – місця першого і другого класів. Прилади безпеки, системи зв'язку і сигналізації в цих поїздах будуть вітчизняні – у нас своя система контролю за безпекою та управлінням руху.

Придбання імпортного рухомого складу не означає, що Укрзалізниця і надалі буде орієнтуватися виключно на таку продукцію. Ми постійно ведемо роботу з українським виробником, щоб мати вітчизняний рухомий склад. Сьогодні в експлуатації знаходиться виключно вітчизняний рухомий склад. У результаті маємо неналежну динаміку руху і комфорт поїздки. Адже для створення нового сучасного поїзда необхідна принципово інша екіпажна частина. Я впевнений, що за кілька років придбання рухомого складу за кордоном спонукає українського виробника перейти до нових технологій. Український автотранспорт цей етап уже пройшов. Схожий процес відбувається і в Укрзалізниці.

Вже цього року ми замовили в "Луганськтепловоза" поїзди підвищеного комфорту, де вже буде запроваджено систему інновацій. Таке ж завдання отримав і Крюківський вагонобудівний завод. Він буде до Євро-2012 два поїзди з локомотивною тягою, але, на жаль, ці розробки все ще відстають від вимог сьогодення. Сьогодні залізниця потрібен поїзд із повним приводом, тобто його тягові двигуни знаходяться внизу поїзда, окремого локомотива в ньому нема. Спеціалісти добре знають, що поведінка всіх вагонів залежить від поведінки локомотива, це принцип роботи вантажного поїзда. Поїзд, який маємо намір купити в Південній Кореї, працює як єдиний механізм. Між його вагонами жорстко зчеплення, обладнано спеціальні зручні для пасажирів перехідні майданчики. Під час руху на них не буде ні шуму, ні поштовхів. Тобто в його вагонах можна буде влаштувати обслуговування, харчування, котити візки, як за кордоном, надавати всі види послуг, зокрема й доступ до Інтернету.

Такий поїзд розрахований тільки на денне курсування і час проїзду – 4-5 годин. Комфортні сидіння, які матимуть три положення у першому класі і два – у другому. У першому класі пасажир буде знаходитися упівоберта від свого сусіда. Це дуже комфортне положення, тут же знаходиться спеціальний відкидний столик, між сидіннями електрична розетка, інформативні монітори, де відображено тепловий режим і кондиціонування.

Сьогодні залізниця України працює як на змінному, так і на постійному струмі. Проблема в тому, що у нас досі нема двосистемних електропоїздів. Це – ще одна із причин замовлення поїздів у Південній Кореї, адже "Хюндай" запропонував виготовити до Євро-2012 шість двосистемних потягів. На "Луганськтепловозі" ми замовляємо два дизельних регіональних поїзди підвищеного комфорту і, можливо, замовимо ще два.

## Чартерні рейси

Прогнозується підвищення попиту на організацію таких рейсів під час проведення матчів Євро-2012. Вже проведено нараду із польськими колегами щодо спрощеного візового режиму, на кожному прикордонному переході Укрзалізниця має переходи з широкої колії на вузьку. Наша колія заходить углиб Польщі на 20-30 км, відповідно європейська колія є і в нас. Оскільки європейська колія на території України незадіяна, ми подаємо наш рухомий склад на територію Польщі і проводимо митний контроль у процесі пересадки з одного поїзда в інший. Ми провели з польськими залізничниками дві наради і готові запропонувати пасажирам нову послугу: мобільні чартерні поїзні системи. Тут головне – знати наперед обсяг перевезень та кількість пасажирів. Це стосується і сезонних перевезень. Для цього залізниця просить туристичні агенції своєчасно надавати замовлення. Для нас реально за 15 днів зробити мобілізацію. Ми можемо перегрупувати вагони, мобілізувати рухомий склад, але це неможливо зробити упродовж трьох днів.

Квиток на футбольний матч при його придбанні через туристичні агенції буде одночасно і залізничним квитком. Сьогодні перед залізницею стоїть низка специфічних питань, що виникають саме у процесі підготовки до Євро-2012. Це вивчення іноземних мов, розповсюдження квитків, словники на 3-4 мови, але все це – найменші проблеми. Найскладніше завдання – всебічна підготовка інфраструктури і питання безпеки руху.

Опрацював Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО