

Швидкої колії надійні кілометри



(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

Робітники (на фото згорі ліворуч) були небагатослівні, мовляв, нема часу балакати, треба працювати. Відкрутити стикові болти, після цього кран зніме старопридатну рейко-шпальну решітку, а на її місце покладе нову... Сфотографувавши монтерів колії, прощаємось із ними і прямуємо далі, туди, де працює укладальний кран та бульдозери КМС №125.

Через гуркіт техніки важко було спілкуватись. Але цікаво спостерігати, як чітко і злагоджено працює техніка: бульдозери планують баластну призму, на яку потім кран покладе нову рейко-шпальну решітку, а колійники "припасовують" її на місце.

Начальник КМС №125 Віктор Бондарчук



(на фото) уважно спостерігає за ритмом роботи на "вікні" і каже, що задовольнений її результатами. Це вже третє "вікно" для його колективу з початку року. Окрім техніки КМС №125 залучено машину МКТ із КМС №274, комплекс машин, в тому числі RM-80 зі Львівського центру механізації колійних робіт і рейкозварювальну машину РЗП №16. А ще працює 10 монтерів колії із Підзамчівської дистанції, які відряджені для допомоги на "вікні". Зазвичай на цей період набирали тимчасових працівників, зараз же керівництво служби прийняло рішення, погодивши його із керівництвом залізниці, про відрядження в КМСи на змінну роботу (вахтовим методом) монтерів дистанції колії з оплатою за виконану роботу як працівникам колійної машинної станції.

Начальник Підзамчівської дистанції колії Ярослав Яцинич



(на фото), якого ми зустріли на перегоні Борщовичі-Підбірці, переконаний, що такий підхід позитивно позначиться на кінцевому результаті: після модернізації легше буде експлуатувати колію.

Такої ж думки начальник другої виробничої дільниці Підзамчівської дистанції колії Зеновій Шуп'яний. Він каже, що фактично з 29 березня

тут пішли підготовчі роботи до модернізації, а з 1 квітня "вікна" на цій дільниці тривають кожен день.

Начальник відділу капітального ремонту служби колійного господарства Роман Єрмаков (на фото) додає, що "вікна" на перегоні Борщовичі-Підбірці закінчуються 22 квітня.



– Тут такий стан колії, що треба оновити і оздоровити модернізацією 8,2 км, замінити пліті безстикової колії, – наголошує Роман Єрмаков. – Це забезпечить швидкість руху поїздів до 160 км на годину. Техніка

у нас працює як завжди на модернізації однаково: укладальні крани, машина RM-80, яка очищає щебінь, виправні комплекси, хопердодаторні вертушки.

Роман Єрмаков розповідає, що на дільниці Борщовичі-Підбірці під час модернізації колії було зроблено сполуження кривої для збільшення її радіусу. Таким чином стан колії дозволив підвищити швидкість – раніше в цій кривій дозволена швидкість була до 100 км/год, зараз – до 120 км/год. Такі сполуження кривих – затратні, один кілометр модернізації в середньому обходиться у 3,2 млн грн. Сюди входить збирання решітки, робота машин, вартість матеріалів.

Варто нагадати, що фактично одразу після комісійного огляду, колійна техніка вийшла на перегони. Станом на 28 квітня модернізовано 8,2 км колії та виконано капітальний ремонт 21 км. На останньому працюють КМС №№123, 198 та Львівський центр механізації колійних робіт. КМС №125 займається модернізацією колії.

До речі, Львів–Красне–Здолбунів – пріоритетний напрям для впровадження швидкісного руху і саме КМС №125 працює тут на модернізації колії, – продовжує Роман Єрмаков. – Наступні вікна з 27 квітня по 10 травня на перегоні Підзамче–Підбірці.

Як наголосив начальник КМС №125 Віктор Бондарчук, колектив готовий до роботи: за зиму зібрали 8,9 км нової рейко-шпальної решітки та перебрали 10 км старопридатної.

– Проте основна проблема в нас у тому, що залізничники не мають, де приготувати чи

підігріти їжу. У вагонах відпочинку, які їздять із машинами важкого типу, нема для цього умов. Були газові балони, газові плити, але їх зараз категорично заборонили, натомість альтернативного варіанту досі не передбачено. Фактично залізничники зараз залишаються без гарячої їжі, – з тривогою говорив керівник.

За коментарем щодо цієї проблеми ми звернулися до помічника начальника служби колійного господарства з кадрів і соціальних питань Андрія Кирди:

– Кожен рік, не є виключенням і 2011-й, колійні машинні станції та Львівський центр механізації колійних робіт проводять роботи з капітального ремонту та модернізації колії. При цьому заплановані "вікна" як десятигодинні, так і довготривалі. Згідно з положенням, розробленим торік та погодженим з дорожнім комітетом профспілки, працівники, задіяні на ремонтних колійних роботах на Львівській залізниці, повинні забезпечуватись пільговим харчуванням. У положенні обумовлено порядок та надання цього харчування працівникам, а саме: у "вікнах" тривалістю 10 годин працівники забезпечуються одноразовим гарячим харчуванням. На довготривалих "вікнах" – триразовим харчуванням. Харчування забезпечує той підрозділ, який виконує роботи, а саме: колійні машинні станції.

На даний час тільки одна колійна машинна станція, а саме: КМС №125 працює на "вікнах" тривалістю 10 годин. Цього року відповідно до наказу начальника залізниці передбачено організацію харчування з розрахунку 70 грн на одного працівника. Але річ у тому, що згадані 10-годинні "вікна" припали на передвеликодній піст. І працівники КМС №125 написали заяви про відмову від передбачених гарячих обідів під час 10-годинного вікна.

Натомість, коли з 27 квітня цей же КМС №125 розпочав роботи на довготривалих "вікнах", його працівники забезпечені триразовим харчуванням. Оскільки "вікна" проводяться на дільниці Львів–Красне, недалеко від Львова, то є домовленість про харчування із ідального локомотивного депо Львів–Захід. У нас уже є досвід співпраці з ними. Планується гаряче харчування в обід – перша страва, друга, а сніданок та вечерю видають сухим пайком. Це пов'язано з тим, що КМСи починають роботу дуже рано: виїжджають на "вікно" о 6-й годині. Тому проблематично забезпечити гаряче харчування на сніданок і вечерю. За таким принципом харчування здійснюється не один рік і людей це влаштовує.

Залишається невирішеним питання підігріву чи приготування їжі в побутовому вагоні колійників. Після вибуху балона зі скрапленим газом у пасажирському вагоні, газові балони заборонили використовувати для побутових потреб у житлових вагонах (для підігріву чи приготування їжі) не тільки на Львівській, а й на усіх залізницях України. Запропоновані інститутом проекти облаштування спеціальних місць для приготування чи підігріву їжі із використанням балонів зі скрапленим газом досі не погоджені із пожежною інспекцією.

Однак є приємна новина. Керівництво залізниці погодило прийом за строковими угодами по 20 монтерів колії в колійні машинні станції на період виконання літніх колійних робіт. Отже, монтери колії дистанції колії уже не будуть залучатись до робіт на "вікнах", а займатимуться поточним утриманням колії.

Орися ТЕСЛЮК
На фото (згорі): під час "вікна" на перегоні Борщовичі-Підбірці
Фото автора