

ЛЬВІВСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ: 20 РОКІВ РУХУ

1991 рік

• 24 серпня 1991 р. Верховна Рада України прийняла Акт про Незалежність України. 14 грудня 1991 р. опублікована Постанова Кабінету Міністрів України про утворення Державної адміністрації залізничного транспорту.

• У локомотивному депо Чоп почалось упровадження інформаційних технологій. У техвідділі депо з'явився перший комп'ютер для ведення діловодства і виконання різноманітних інженерних розрахунків, а вже у 1995 році було впроваджено 7 комп'ютерів і створено автоматизоване робоче місце для обробки маршрутів машиністів.

1992 рік

• У 1992 році перед залізницями України поставлені завдання всебічно сприяти ефективному розвитку економіки України, забезпечувати потреби населення у перевезеннях, розвивати транспортно-економічні зв'язки з країнами Заходу і СНД.

• У дуже непростому становищі опинився парк пасажирських вагонів. У Ковельському вагонному депо був організований ремонт на рівні заводського своїми силами. Вже в 1994 р. було відремонтовано 278 вагонів.

• Підрозділи служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд збудували 80-квартирний будинок у Тернополі, 36-квартирний будинок у Луцьку, 80-квартирний будинок у Львові, 16-квартирний будинок для працівників локомотивного депо Мукачево.

1993 рік

• Незважаючи на складне економічне становище залізниці, розпочалося масштабне оновлення матеріальної бази відбудованих поїздів. Побудовано нові господарсько-побутові комплекси у відбудованих поїздах Мукачево, Королево, Стрий, Хриплин та Самбір.

• 14 травня 1993 року наказом начальника Львівської залізниці на базі Ковельської пасажирської вагонної дільниці та ремонтних цехів вантажного вагонного депо Ковель було створене пасажирське вагонне депо Ковель. У короткі терміни, за кілька місяців, власними силами, без залучення значних капіталовкладень, працівники депо реконструювали ремонтні цехи депо, які були кардинально перебудовані, для забезпечення якісного ремонту пасажирських вагонів у цехах замінено застаріле та впроваджено нове обладнання.

• У 1993-му, майже через вісімнадцять років, відновилися роботи з електрифікації дільниць Львівської залізниці. Керівництво залізниці підтримало пропозицію Львівської міської адміністрації про електрифікацію дільниці Львів–Сихів для поліпшення транспортного сполучення у Львові.

• Інформаційно-обчислювальний центр Львівської залізниці розпочав створення центру системи "Експрес-2" у Львові. І вже у грудні 1993 року було здано в експлуатацію першу чергу автоматизованої системи.

• Залізничні будівельники збудували 47-квартирний будинок у Сарнах, два 15-квартирних будинки в Івано-Франківську, 70-квартирний будинок у Тернополі, 12-квартирний будинок у Мукачево, 204-квартирний будинок у Стрию, санітарно-побутовий блок на станції Чортків та механізований вантажний двір на ст. Тернопіль.

1994 рік

• Почалася електрифікація дільниці Красне–Золочів (26 км). Одночасно здійснюється реконструкція станційних комплексів, перонів, залізничних шляхів, виконується ряд інших робіт.

• Служба електропостачання першою на Львівській залізниці й однією з перших на мережі залізниць України перейшла на господарський розрахунок.

• Восени 1994 року було "розсекречено" 397-кілометрову широку колію (1520 мм) від станції Ізов до станції Катовіце на території Республіки Польща. Це дало можливість найкоротшим шляхом перевозити вантажі у великих обсягах, не перевантажуючи їх на українсько-польському кордоні на європейську колію, причому робилося це швидко та якісно. Ця ділянка широкої колії стала своєрідною транспортною артерією ефективного ділового співробітництва між країнами Сходу та Заходу.

• Інформаційно-обчислювальний центр впровадив дорожню систему ведення архіву даних щодо вантажних вагонів, автоматизовану систему слідкування за вагонами інших країн (АССВ), а з 1997 року – вагонну модель залізниці (ВМД).

• Збудовано 55-квартирний будинок у Судаку, 60-квартирний будинок у Чорткові, 62-квартирний будинок у Тернополі, 60-квартирний будинок для працівників локомотивного депо у Львові, 108-квартирний будинок в Івано-Франківську, 80-квартирний будинок у Львові для працівників дистанції цивільних споруд, 114-квартирний будинок у Львові для працівників

Львівського локомотиворемонтного заводу, 42-квартирний будинок в Ужгороді, пост електричної централізації в Сокалі, санпобуторпус в Івано-Франківську, будинок школи машиністів у Львові, реконструйовано очисні споруди на станціях Чоп та Мостиська-II, виконано роботи з реконструкції пансіонату в Лазурному.

1995 рік



• У надзвичайно стислі терміни було побудовано і введено в експлуатацію унікальний комплекс із перевантаження імпортованого вугілля та перестановки вагонів на станції Ягодин, що має винятково важливе значення не тільки для Львівської залізниці, але й для Укрзалізниці в цілому.

• Уперше за часи незалежності вдалося зупинити падіння обсягів перевезень. Це була одна з найважливіших подій року в непростому економічному житті залізниці.

• Підрозділи служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд збудували 60-квартирний будинок у Львові по вулиці Низинній, 104-квартирний будинок в Івано-Франківську, 72-квартирний будинок у Чернівцях, 18-квартирний будинок у Мукачево.

1996 рік

• Керівництво Львівської залізниці поставило перед інформаційно-обчислювальним центром залізниці завдання розробити власне програмне забезпечення з обробки перевізних документів та розрахунків клієнтури за перевезення вантажів. Була розроблена перша версія комплексу, яка пізніше отримала назву АСКОПД.

• У дослідну експлуатацію введено автоматизовану систему організації управління перевезень (АСО УП), завданням якої було відображення усіх процесів, що відбувались із рухомим складом. Період впровадження та приведення у відповідність цієї системи тривав 10 років, сповнених наполегливою працею. Із 2006 року оперативні дані автоматизованих систем, а саме вагонної та локомотивної моделей, на 95% відповідали дійсності. Цими системами можна було користуватись в оперативній роботі та оперативному плануванні.

• Крім оперативних показників у дослідну експлуатацію вводились автоматизовані системи з обліку кадрів (АСУ Кадри), система бухгалтерського обліку "ФОБОС". Впровадження цих систем та приведення їх роботи у відповідність до вимог та завдань відокремлених підрозділів також залишалась частково і за статистикою, яка відповідає за достовірність формування первинних та звітних форм.

• Наступним етапом автоматизації статистичного обліку стає автоматизоване формування статистичної звітності на базі оперативних даних із різних АСУ та АРМів.

• У жовтні 1996 року розпочала свою роботу Львівська філія Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка Лазаряна, яка з того часу готує для залізниці кваліфіковані кадри.

• Залізничні будівельники збудували 28-квартирний будинок у Ковелі, 30-квартирний будинок у Тернополі, два будинки на 208 квартир у Чопі, 25-квартирний будинок на ст. Воловець, 18-квартирний будинок в Ужгороді, підвищену колію на станції Красне, церкву Покрови Пресвятої Богородиці по вул. Сяйво у Львові, виконано реконструкцію стоматологічної поліклініки у Львові.

1997 рік

• Залізниця масштабно переходить на електротягу. Освоєно експлуатацію локомотивів змінного струму на дільниці Львів–Підволочиськ, а згодом – аж до столиці України.

• У вагонному депо Клепарів впроваджена в експлуатацію установка для нагріву і наплавки гребенів колісних пар. Депо одним із перших в Укрзалізниці виступило з ініціативою реставрації непридатних для експлуатації колісних пар. У тісній співпраці фахівців Державного підприємства "Проектно-

конструкторського та технологічного бюро рухомого складу Укрзалізниці" (ДП ПКТБ УЗ) із працівниками служби вагонного господарства та вагонного депо Здолбунів була відпрацьована технологія наплавлення гребенів колісних пар на експериментальній горизонтальній установці, яка наплавляла гребені з однієї сторони колісної пари. Врахувавши недоліки, які виникли при експлуатації цієї установки, ПКТБ ЦВ УЗ розробило і виготовило для підприємств Львівської залізниці двосторонні горизонтальні установки наплавлювання гребенів колісних пар вагонів, що дозволило наплавляти 8 гребенів за 12-годинну зміну, а на установках старої модифікації наплавлялося 6 гребенів.

• Нову сторінку в історії станції Тернопіль відкрило завершення електрифікації ділянки колії Львів–Тернопіль. 25 грудня 1997 року Тернопільський вокзал прийняв перший електропоїзд після завершення електрифікації.

• Підрозділи служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд збудували очисні споруди в Сарнах, санітарний блок у Чернівцях, приміщення для АСУ "Експрес" у Львові, виконано реконструкцію вокзалу на станції Велика Березна.

1998 рік

• Головне управління електрифікації та електропостачання поставило перед службою електропостачання Львівської залізниці завдання у стислі терміни перевести на електротягу 51-кілометрову дільницю Тернопіль–Підволочиськ для подальшого з'єднання з дільницею Хмельницький–Підволочиськ Південно-Західної залізниці, яку також електрифікували у цей період. Роботи тривали майже цілодобово. У серпні 1998 року електрифіковану дільницю Тернопіль–Підволочиськ введено в експлуатацію. Ця подія має виняткове значення у відкритті наскрізного руху поїздів на електротязі на напрямку Львів–Тернопіль–Хмельницький–Жмеринка–Київ. Таким чином з'явився суцільний електрифікований напрямок Київ–Львів–Чоп.

• У листопаді-грудні 1998 року виконано роботи з електрифікації 12,6-кілометрової дільниці Здолбунів–Рівне. У грудні одна колія була здана в експлуатацію.

• Для другої половини 90-х років у колійному господарстві залізниці характерною стає орієнтація на нові технології. У жовтні 1998 року у Львові відбулася міжнародна нарада експертів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) з питань колійного господарства, в якій взяли участь представники України, Латвії, Російської Федерації, Білорусії, Республіки Польщі, Болгарії, Чехії та Словаччини. Учасники наради ознайомилися з технологією ремонту тунелю на станції Турка, а також із методами "лікування" залізничного полотна і ремонту штучних споруд.



• У листопаді 1998 року на Закарпатті сталася повінь. Розлив Тиси та інших річок завдав значних збитків колійному господарству Львівської залізниці, зруйнував будинки залізничників. Перед службою колії, керівниками відокремлених підрозділів постає нове непросте завдання – оперативна ліквідація наслідків повені. Не полишили в біді залізничники і своїх колег, будинки та приватні господарства яких зазнали великих збитків від повені. Коштом залізниці для потерпілих було збудовано 42 індивідуальні будинки зі всіма вигодами.

• У 1998 році на Сарненському вузлі здано 58-квартирний житловий будинок. На станції Маневичі збудовано 2-квартирний житловий будинок. Виконано капітальний ремонт центрального касового залу, приміського залу та головного входу вокзалу станції Львів.

• Підрозділи служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд збудували 80-квартирний будинок по вул. Роксоляни у Львові, 32-квартирний будинок у Чопі, пункт перевантаження та перестановки вагонів на станції Ягодин, пасажирські платформи на станціях Городок, Красне та Вибранівка, колійний розвиток V-VI парків у Львові, санітарний блок на ст. Чернівці, переобладнано приміщення для школи машиністів у Львові, приміський вокзал у Львові.

1999 рік

• 10 вересня 1999 року керівництво залізниці і дорпрофсожу прийняли спільну постанову про безкоштовне забезпечен-