

# “Швидка” ділянка колії: хронологія робіт



**Тільки-но зійшов сніг, як на перегонах нашої залізниці почалися ремонтні роботи: треба не лише колію після зими оздоровити, але й планові завдання виконати, зокрема підготувати до прискореного руху колію на дільницях Львів–Красне–Здолбунів та Львів–Трускавець. Як розповів перший заступник начальника служби колії Володимир Тригуб, і люди, і техніка не підвели: роботи, які розпочалися 15 березня, виконано. Станом на 21 травня 2012 року на дільниці швидкісного руху Львів–Красне–Здолбунів виконано весь обсяг ремонтно-колійних робіт капітального характеру, які були передбачені заходами з підготовки дільниці до впровадження прискореного руху пасажирських поїздів.**

Упродовж 2011-2012 років виконано модернізацію колії загальною протяжністю 52,8 км, посилений капітальний ремонт протяжністю 11,2 км, замінено новими 64 комплекти стрілочних переводів, проведено середній ремонт колії протяжністю 100 км. Виконано роботи з переоблаштування колійного розвитку станцій Здолбунів, Борщівичі, Задвір'я, Заболотці, що дало змогу підвищити тут швидкість руху до 140 км/год, через станцію Здолбунів – до 80 км/год. Із загальної розгорнутої довжини дільниці передбачається підвищення швидкості руху поїздів до 160 км/год на ділянках загальною протяжністю 120 км, до 140 км/год – на ділянках протяжністю 88 км. На дільниці закрито 3 залізничних переїзди, ще 4 переїзди, у межах яких заплановано реалізувати швидкість більше 120 км/год, переведені на цілодобове чергування.

Володимир Тригуб зазначив також, що в службі колії проведено вивчення з причетними працівниками нової редакції нормативних документів – наказу начальника залізниці 323/Н від 24.04.2012 “Про встановлення максимально допустимих швидкостей руху поїздів на дільниці Львів–Здолбунів”.

На напрямку Львів–Трускавець виконано середній ремонт 4,5 км колії та капітальний ремонт 2 км колії, замінено 0,85 км рейок новими, 9 комплектів стрілочних переводів – загалом на суму 6 млн 630 тис. грн.

Якщо швидкісний поїзд зі Львова до Кисва – ідея нова, то на залізниці вже давно планували скоротити час поїздки електропоїздом зі Львова до курорта Трускавець, де оздоровлюється чимало людей з України та з-за кордону. З першого квітня залізничники і техніка Стрийської, Самбірської дистанцій колії та КМС №198 вже працювали на “курортному напрямку”. На перегоні Стрий–ІІ–Дрогобич завершено підготовку колії до прискореного руху. Отже, відстань зі Львова до Трускавця потяг долатиме швидше, ніж зараз.

А тим часом на перегоні тривала робота: кран укладав у колію наступну ланку рейко-шпальної решітки. Процес ускладнювався тим, що треба було точно “вписатись” у криву.

– Саме через цей профіль колії доведеться вкорочувати рейко-шпальну решітку, – сказав начальник КМС №198 Василь Фітас. – Але це не проблема, бо у нас є необхідний інструмент, і запланований обсяг робіт буде виконаний. По цій кривій пасажирський потяг буде рухатися зі швидкістю 100 км на год. До ремонту – тільки 60.

Загалом було заплановано виконати капітальний ремонт 10,5 км колії на перегоні Стрий–ІІ–Верхні Гаї. Із завданням працівники КМС №198 і Стрийської дистанції колії впоралися та вийшли на стиковку з капітально відремонтованим понад два роки тому перегонном Верхні Гаї–Дрогобич, де, власне, у квітні стрийські колійники замінили інвентарні рейки на пліти безстиківної колії – довгоміри, використавши для цього старопридатні матеріали. До речі, під час “вікна” працівники ретельно збирали матеріали верхньої будови колії, які залишалися після капітального ремонту, та завантажували на дрезину. Деякі з них після оновлення будуть використані у подальших ремонтах.

– До початку Євро-2012 ми замінили на нові 4 стрілочні переводи – три на станції Миколаїв і один – на

піві також, що упродовж трьох днів у квітні на автомобільній дорозі Нижанковичі–Самбір–Дрогобич–Стрий дільниці Львів–Трускавець перегону Стрий–ІІ–Гаї Верхні–Дрогобич через ремонт залізничного переїзду був перекритий рух автотранспорту на 11-му кілометрі, що було погоджено з відповідними інстанціями. За цей час частково зроблено капітальний ремонт залізничного переїзду: замінено рейко-шпальну решітку, покладено спеціальні плити. Після завершення ремонту рівень безпеки руху транспорту на цій ділянці суттєво підвищився.

Розповідаючи про виконання цього річного завдання, Віталій Великохатко згадав і про те, як йому працювалось у перші роки (2006-2007 рр.) на посаді керівника Стрийської дистанції колії. З огляду на незадовільний стан колії довелося експериментувати з довготривалими “вікнами” на головному ходу: закривали перегін на 15 діб. І одержували після таких “вікон” високу якість колії.

– На жаль, на напрямку, де ми працювали у квітні, неможливо зробити довготривале “вікно”, бо тут одноколійна дільниця, тож працювали у плановому режимі від Стрия до Дрогобича, – каже Віталій Вікторович. Він не приховує задоволення від результатів роботи свого колективу. У тому числі й від переходу з 1 серпня минулого року

на залізобетонні, дистанція за технічним станом готова перейти на нову модель поточного утримання колії. Ми розробили проект і довго погоджували його у службі, коригували, шліфували... За результатами роботи є позитивні зрушення, зокрема бальна оцінка колії у нас значно поменшала. Для прикладу, у 2011-му служба колії запланувала нам 41 бал. В останні місяці року, тобто після запровадження нової моделі, ми вже мали 40 балів, а річний показник становив 39 балів. Для порівняння, на початку моєї роботи на посаді керівника дистанції у листопаді 2006 року середній бал колії сягав 920, і щомісяця було від 80 до 55 незадовільних кілометрів. На початках, коли проходив колієвимірвач, то видавав у середньому 20-25 місьць, які потребували обмеження швидкості.

А щодо позитивного ефекту від нової моделі поточного утримання колії, то дуже важливо, що за окремим графіком майстри з проміру колії щоденно виконують свою роботу, виявляючи недоліки в колії, та інформують про це керівників дистанції. Невідкладні недоліки усуваються негайно, решта – у плановому порядку. Зараз найбільші обсяги лягли на начальників дільниць, які на сьогоднішній день позитивно оцінюють нову модель поточного утримання колії, але найбільш ефективно працює перша дільниця, яку очолює Михайло Кондур – досвідчений фахівець, почесний залізничник, який, до речі, є одним із першопрохідників в освоєнні дільничного методу поточного утримання колії.

Уболівають за роботу і Андрій Михалків – молодий начальник четвертої гірської дільниці від Сколе до Лавочного, та його колега, теж молодий керівник дільниці Стрий–ІІ–Дрогобич Роман Каліцун. Коли у квітні і травні тут тривав капітальний ремонт колії, Роман Каліцун практично днював і ночував на перегоні, бо під час щоденних “вікон” треба було тримати на контролі весь процес виконання робіт.

У 2011 році за перше півріччя колектив дистанції отримав перехідний прапор Укрзалізниці та нагороджений Почесним дипломом за перемогу у галузевому змаганні.

– За рік результати роботи у нас навіть покращилися: і бальна оцінка колії, і фінансові показники, – наголосив Віталій Великохатко. – Слава Богу, не було порушень охорони праці, не допущено випадків травматизму. Не мали браку у безпеці руху.

**Орися ТЕСЛЮК**  
Фото автора



станції Більче, – розповів начальник Стрийської дистанції колії Віталій Великохатко. – А ті переводи, які зняли, встановили на станції Стрий–ІІ для збільшення швидкості руху на з'їзді, де було завершено капітальний ремонт 1,5 км колії. На окремих дільницях усунули дефектні місця на безстиківній колії. Також виконали середній ремонт 5,4 км на дільниці Щирець–Стрий–ІІ.

Працівники Стрийської дистанції також привели в належний стан смугу відчуження на головному ході залізниці, а після завершення капітального ремонту – і на дільниці Стрий–ІІ–Дрогобич.

– Далі до Трускавця працювали самбірські колійники, – продовжує Віталій Вікторович. – На основній дільниці, де через стан колії не можна було забезпечити швидкість, вона сягала 60 км/год. Після проведених робіт заплановано швидкість 100 км/год для пасажирських поїздів, для вантажних – 80 км/год. Хоча є такі відрізки колії, де можливо буде розвивати швидкість 120 км/год. Наприклад, від Щирця до Стрия місцями, де нема кривих.

Начальник Стрийської дистанції колії Віталій Великохатко роз-

на дільничну систему організації поточного утримання колії.

– Звісно, спочатку було багато противників цієї системи, особливо серед майстрів, начальників дільниць, – згадає Віталій Великохатко. – Проте я наголосував, що після проведених із 2007 по 2011 роки великих обсягів капітальних робіт, модернізації колії, середнього ремонту, заміни стрілочних переводів

