

# КОЛІЯ ПРЯМУЄ ДО ЗИМИ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– За попередні два тижні ми оглянули практично весь маршрут, на якому облаштовано швидкісний рух, – зазначив Сергій Болоболін, коментуючи результати робочої поїздки. – Це і Донецьк, і Полтава, і Харків, і Київ. Нині ми оглянули дільницю швидкісного руху Здолбунів–Львів. Минув рік із часу запуску швидкісних поїздів, але інфраструктура, що обслуговує цей рух, підтримується на належному рівні. Попри окремі дрібні зауваження, які будуть оперативно усунені, станом на сьогодні нема жодних застережень, які могли б стати на заваді організації безперебійного та безпечного руху на швидкісних дільницях.



Нині на всіх магістралях України триває відповідальний період комплексної підготовки до роботи взимку, який необхід-

но завершити до 15 жовтня. Завершуються роботи з підготовки житлово-комунального господарства. Щодо підготовки інфраструктури, то нині виконано практично всі обсяги колійних робіт, які були заплановані на цей рік, – наголосив генеральний директор Укрзалізниці Сергій Болоболін.

Дільниця, на якій Львівська залізниця переймає естафету швидкісного руху у Південно-Західній, розташована на території обслуговування Бродівської дистанції колії. Цією колією потяг “Інтерсіті” рухається зі швидкістю 140-160 км/год. Розвивати її дозволяє хороший стан залізничного полотна. Тож не дивно, що 187 кілометрів колії на ділянці швидкісного руху комп’ютеризована колієвимірвальна техніка впродовж тривалого часу оцінює у нуль балів, що означає практично ідеальний стан. А роботи з модернізації колії створюють передумови для подальшого довготривалого утримання цього результату.

У серпні цього року саме на цьому відрізку головного ходу під час довготривалого “вікна” відбулися роботи з модернізації майже 10 км колії на перегоні Верба-Кам’яниці.

За словами заступника начальника служби колії Ростислава Адамовича, “вікно” було “розбите” на дві черги: із початку серпня до 12 числа модернізовано 5,5 км колії, а до кінця серпня, як і планувалося, модернізацію було завершено у відведені строки і в повному обсязі. До речі, безстикова колія, на місце якої укладено нову, ще стане у нагоді залізничникам і послужить на малодіяльних дільницях при виконанні капітального ремонту колії.

У роботах із модернізації були задіяні фахівці та техніка колійної машинної станції №125 (Дубляни Львівські) і Львівського центру механізації колійних робіт.

– Роботи велися цілодобово. Вдень укладалася колія, а вночі працювала щепнеочисна машина RM-80, – згадує спекот-



ний серпень начальник КМС №125 Тарас Чернега. – За день укладалося 1,5 км нової колії. Це – середньоденна норма. Усі роботи виконувалися згідно з вимогами технологічного процесу і за встановленим графіком.

Паралельно зі сторони Кам’яниці працювала колійна машина, яка привела земляне полотно до нормативних вимог, нарізала кювети, де згодом встановили водовідвідні лотки.

Після того, як була укладена колія і свою роботу зробила щепнеочисна машина, по ній пішли хопердозаторні вертушки, а потім високопродуктивна техніка довела колію до робочого стану.

Працівники Бродівської дистанції колії докладають максимум зусиль для підтримання колії у належному стані. Цьому сприяє і дільнична організація поточного її утримання, яка успішно пройшла “польові випробування” саме на Бродівській дистанції.

Серед завдань, які стоять перед бродівськими колійниками, не лише надій-

ний швидкісний рух пасажирського потяга “Інтерсіті”. Розгорнута довжина колій, яку обслуговує дистанція, становить 308 км. По них відбувається основний потік вантажів і пасажирів зі Сходу на Захід. По непарній колії вантажонапруженість складає 36 млн тонн бруто за рік, а по парній – 15 млн тонн бруто.

За інформацією прес-центру залізниці, із початку року залізничники модернізували 10 км, капітально відремонтували 40 км, середній ремонт провели на 64 км колії. Ще на 35 км колії проведено комплексно-оздоровчий ремонт.

Середнім ремонтом колійники охопили 56 комплектів стрілочних переводів та замінили новими ще 11, п’ять з яких – на залізобетонних брусах. 17 комплектів стрілочних переводів замінили старопридатними, із них 14 – на залізобетонних брусах.

На 36,5 км колії залізничники провели заміну рейок новими, а ще на 8,7 км колії рейки замінили старопридатними.

Андрій ВЕЗДЕНКО  
Фото автора

## НОВИНИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

### Потрібно 500 пасажирських вагонів щороку

За інформацією фахівців Укрзалізниці, стан пасажирського рухомого складу наблизився до критичної межі та потребує негайного оновлення. Лише для того, щоб у подальшому зберегти обсяги пасажирських перевезень на рівні графіка руху 2013/2014 років та задовольнити потреби населення у перевезеннях найбільш доступним видом транспорту, необхідно щороку поповнювати експлуатаційний парк вагонів Укрзалізниці щонайменше на 500 одиниць.

Темпи старіння та списання рухомого складу, зокрема вагонів, задіяних у пасажирських перевезеннях значно перевищують темпи оновлення цього рухомого складу. За роки незалежності списано вже 3298 пасажирських вагонів. У 2013 році буде списано ще 362 одиниці, у 2014 році – 421 вагон. Вік вагонів, що підлягають списанню, становить від 29 до 44 років. Така ситуація склалася через систематичне невиділення коштів із державного бюджету на оновлення парку пасажирського рухомого складу.

Загалом переважна кількість пасажирських вагонів з існуючого парку вже вичерпала свій нормативний строк експлуатації, адже вони були побудовані ще у 1965-1991 роках. Термін служби пасажирського вагона складає 28 років, упродовж яких один купейний вагон перевозить близько 220 тис. пасажирів, проходить у середньому 10 деповських та 5 капітальних ремонтів.

Щоб задовольнити потреби населення у перевезеннях залізничним транспортом, запропонувати необхідну кількість вагонів та належний рівень комфорту Укрзалізниця подала свої пропозиції до проекту державного бюджету на 2014 рік. Зокрема на оновлення пасажирського рухомого складу пропо-

нується передбачити 5,934 млрд грн. На ці кошти для пасажирів планується закупити 300 купейних вагонів для курсування в міждержавному та внутрішньому сполученнях, 100 плацкартних вагонів, 52 вагони типу СВ, 41 пасажирський вагон, пристосований для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, та 7 спеціалізованих вагонів.

На цей рік Національним планом дій передбачено придбання 248 пасажирських вагонів вітчизняного виробництва за кошти державного бюджету згідно зі ст. 10 Закону України “Про залізничний транспорт”. На жаль, наразі ці кошти не передбачені у держбюджеті, а кількість запланованих для придбання одиниць значно менша за кількість вагонів, які будуть списані найближчими роками.

### І добре освітлення, і менші витрати

На залізницях України в рамках галузевої Програми енергозбереження вдосконалюється система зовнішнього освітлення об’єктів залізничного транспорту. Зокрема за 8 місяців поточного року на вокзалах та станціях на більш економічні замінили 1,2 тис. світильників та ламп. Економічний ефект від заміни традиційного обладнання на енергозберігаюче становить 1,4 млн грн.

Енергетики галузі приділяють постійну увагу ремонту зовнішнього освітлення об’єктів залізничного транспорту. За період із 2007-го по 2012 роки в рамках Програми енергозбереження замінено на нові, більш економічні, понад 9 тис. застарілих типів світильників в основному з лампами розжарювання. Загальна економія коштів за звітний період становить 11,8 млн грн. Загалом за період з 2000 по 2012 роки обсяги споживання електроенергії на зовнішньому освітленні об’єктів залізничного транспорту вдалося скоротити на 85 млн кВт год.

## СЕРВІС

### Не забувайте про абонемент

Прес-центр залізниці інформує, що для підвищення комфортності користування послугами залізничного транспорту Львівська залізниця пропонує пасажирам скористатися послугою оформлення абонементних квитків. Послуга надається пасажиром, які купують квитки за повну вартість, а також пасажиром пільгових категорій. Крім того, у касах залізниці можна оформити повні, пільгові, дитячі, студентські абонементні квитки та абонементні квитки “вихідного дня”.

Повні абонементні квитки можуть оформити фізичні або юридичні особи за готівку чи безготівкову оплату, без зазначення в квитку прізвища, імені та по батькові пасажира, на будь-яку кількість місяців, але не більше, ніж на один рік. Вартість повного абонементного квитка (без зазначення прізвища) на один місяць розраховується за 40 поїздок, тобто за 20 поїздок “туди і зворотно”.

Пільгові абонементні квитки є іменними, продаються фізичним або юридичним особам за готівку чи безготівкову оплату із зазначенням у квитку прізвища, імені та по батькові пасажира, на будь-яку кількість місяців, але не більше, ніж на один рік. Вартість пільгового (іменного) абонементного квитка на один місяць визначається як сума вартості за 26 поїздок, тобто за 13 поїздок “туди і зворотно”.

Студентські абонементні квитки продаються за готівку та безготівкову оплату студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів із зазначенням у квитку прізвища студента та номера студентського (учнівського) квитка. Вартість місячного студентського абонементного квитка розраховується як половина вартості пільгового абонементного квитка, тобто за 13 поїздок або за 6,5 поїздки “туди і зворотно”.

Дитячі абонементні квитки продаються для дітей віком від 6 до 14 років за 75% вартості пільгового абонементного квитка із розрахунку близько 10 поїздок “туди і зворотно”.

Абонементні квитки “вихідного дня” продаються пасажиром незалежно від віку та наявності пільг. Їх ціна розраховується за сумою вартості 14 поїздок, тобто за 7 поїздок “туди і зворотно”.

Абонементні квитки також можна оформити на проїзд із однією пересадкою.