



(Закінчення. Початок на 1 стор.)

За попередні п'ять років залізничники щонайменше 20 разів зверталися з приводу стану шляхопроводу на вулиці Городоцькій, 166 у Львові. Офіційні листи надсилалися голові Залізничної райадміністрації, міському голові Львова, місцевим органам МВС, начальникам Управління інженерного господарства і департаменту житлового господарства та інфраструктури Львова, відбулося спільно з причетними організаціями кілька комісійних оглядів, питання про стан споруд винеслося на розгляд обласної комісії з питань техногенно-екологічної безпеки і надзвичайних ситуацій. Відповідно до протоколу засідання названої комісії у липні 2013 року ситуацію з автомобільним шляхопроводом на Городоцькій, 166 у Львові визнано такою, що "вимагає невідкладного виконання робіт із усунення загрози неконтрольованого падіння на залізничні колії елементів конструкції", та прийнято рішення про "проведення капітального ремонту для припинення руйнування шляхопроводу, гарантування безпеки руху автомобільного і залізничного транспорту та пішоходів".

Комісія доручила Львівській міській раді терміново вжити заходи для заборони руху шляхопроводом важковагового транспорту та розпочати проведення підготовчих і підсилювальних робіт на аварійному шляхопроводі. Однак робіт на зазначеному шляхопроводі досі не виконано. Зі свого боку залізничники вжили необхідних заходів, локомотивні бригади пройшли додатковий інструктаж та мають виявляти особливу пильність при слідуванні під цим

“ЧОРНІ ДІРИ” НАД КОЛІЄЮ

мостом, аби уникнути надзвичайних ситуацій у випадку падіння елементів мосту на залізничну колію чи рухомий склад.

Щодо ситуації довкола іншого проблемного шляхопроводу – км 1487+729 ділянки Львів-Стрий (західний обхід Львова) – варто зазначити, що вирішення цього питання теж “триває” кілька років. У 2008 році після обстеження об'єкта залізничники звернулися з проханням про виконання ремонтних робіт у Службу автомобільних доріг у Львівській області. На магістралі отримали відповідь, що проведення таких робіт передбачається за умови достатнього фінансування. Аналогічні відповіді на свої звернення залізничники отримували кожного наступного року. В останньому листі від Служби автомобільних доріг у Львівській області від 4 вересня 2013 року залізничницю повідомили, що повторно звернулися в Державне агентство автомобільних доріг України та просили про виділення коштів на виконання першочергових робіт на шляхопроводі. Відтак ситуація вкотре не отримала конкретного вирішення, а залізничникам залишається хіба бути максимално пильними та сподіватися, що еле-

менти мостів таки не впадуть на залізничні колії і не стануть причиною техногенної катастрофи.

Кореспондент газети “Львівський залізничник” оглянув аварійний шляхопровід на вул. Городоцькій і переконався, що ситуація вимагає вже навіть не серйозного обговорення, а негайних дій. Перше, що привернуло увагу, на цьому шляхопроводі “година пік” триває щонайменше впродовж світлої пори доби. Це й не дивно, адже міст споруджено на важливій автомагістралі, якою здійснюється інтенсивний рух. Вигляд конструкції справді жахає: окрім дірок в асфальтному покритті, про аварійний стан шляхопроводу “волають” заіржавілі металеві дроти, що стирчать із бетонних конструкцій, напівзруйнованих дощами, морозами, корінням трави, кущів та цілодобовою вібрацією. Щодо вібрації, то скажу відверто, перебувати на мості у момент, коли ним рухається пасажирський автобус чи важка вантажівка – випробування не для слабких нервів: у цей момент прогони шляхопроводу “дрижать”, наче під час землетрусу. Крім того, чотири смуги двостороннього руху на шляхопроводі

“звужуються” до двох, якими ледь-ледь можуть розминутися дві вантажівки, що рухаються зустрічними напрямками. На нашу думку, проблема не вирішиться капітальним ремонтом. Очевидно, що необхідне спорудження нового моста, який дав би можливість не лише розвантажити важливу автомобільну артерію, а й дозволив би залізничникам гарантувати безпеку руху вантажів і пасажирів.

До речі, події, які розгорнулися у червні 2008 року довкола аналогічної ситуації з аварійним шляхопроводом на вул. Левандівській у Львові, є хорошим прикладом успішного вирішення проблемної ситуації. Серед іншого поштовхом до оперативного розв'язання проблеми стала публікація фоторепортажу у газеті “Львівський залізничник” від 13 червня 2008 року під заголовком “Міст, який поки що терпить”. До того шляхопровід на вул. Левандівській не ремонтувався 49 років, тобто з часу його спорудження у 1959 році (!), і лише завдяки рішучій позиції керівництва залізниці, яке звернуло увагу міських господарників на критичний стан моста, справа таки зрушилася з місця.

Є надія, що й цього разу застереження залізничників не залишаться без належної реакції. Тому Львівська залізниця звертається до всіх організацій, служб та органів влади, які за своїми повноваженнями повинні вирішувати такі питання, із проханням приділити максимальну увагу цій проблемі, адже за відсутності термінової відбудови мостів будь-якої миті може статися непоправне.

Фото Андрія ВЕЗДЕНКА

Газета громадсько-політична Львівський залізничник

Львівський залізничник

Видається з 15 лютого 1910 року № 22 (7776) 13 червня 2008 року

Міст, який поки що “терпить”...

Складність іраженні, що міст через залізничні колії, що на вулиці Левандівській, не ремонтували роки зі століття. Покинуто в різні боки паркан з вцілілою і поганою від часу фанерою, наскоро-ними брусами, прірвишми поперек проїжджої частини і відокремлено пішоходів, яка вже на кілька сантиметрів просякнута! Навіть бале-кайд від фанери знає: башкетом лобачить, що у мінімальному своєму стані міст стано-вить серйозну небезпеку для пішоходів, ав-томобільного і залізничного транспорту, бо впаде на тас, що може обвалитися у будь-який момент. Власне, почався цей процес давно і поперку наростає – великі шматки залізобетону вже ледьовит на колію, що про-лягає під мостом. Опору для проїзду легка-го транспорту обслуговується, оскільки арматуру. Ми довідалися, що від спорудження мосту в 1959 році він жодного разу не ремонтувався. На той час і навантаження на міст були знач-но меншими. Зараз через нього їде безле-реварний рух автомобільного транспорту, ле-дова частина вантажів – завантажених ЗІЛів, КраЗів, ТРІ. А під мостом не менш напруженої поїм-ки пасажирських та вантажних поїздів...

ЧЕРВЕНЬ ЗОБОВ'ЯЗУЄ
Міністративна комісія з питань техногенно-екологічної безпеки і надзвичайних ситуацій у червні 2008 року заслуго-вала на своєму засіданні доповідь про стан шляхопроводу на вул. Городоцькій, 166 у Львові. Комісія вважала стан моста критично не-безпечним і вимагала негайних заходів з усунення загрози аварійного падіння на залізничні колії елементів конструкції моста.

Робота над Концепцією безпеки на транспорті
У червні 2008 року в Україні розпочалися роботи над Концепцією безпеки на транспорті. Це документ, який визначить основні напрями розвитку транспортної системи України та забезпечить безпеку руху всіх видів транспорту.

Скнилів вивантажує силучі вантажі
У червні 2008 року в Україні розпочалися роботи над Концепцією безпеки на транспорті. Це документ, який визначить основні напрями розвитку транспортної системи України та забезпечить безпеку руху всіх видів транспорту.

Сихів обслуговує “Іскру” та “Львівський бетон”
У червні 2008 року в Україні розпочалися роботи над Концепцією безпеки на транспорті. Це документ, який визначить основні напрями розвитку транспортної системи України та забезпечить безпеку руху всіх видів транспорту.

Пробіг локомотива збільшився на 6,3 відсотка
У червні 2008 року в Україні розпочалися роботи над Концепцією безпеки на транспорті. Це документ, який визначить основні напрями розвитку транспортної системи України та забезпечить безпеку руху всіх видів транспорту.

Потік пасажирів зростає
У червні 2008 року в Україні розпочалися роботи над Концепцією безпеки на транспорті. Це документ, який визначить основні напрями розвитку транспортної системи України та забезпечить безпеку руху всіх видів транспорту.

Деповським ремонтом 1043 вагони
У червні 2008 року в Україні розпочалися роботи над Концепцією безпеки на транспорті. Це документ, який визначить основні напрями розвитку транспортної системи України та забезпечить безпеку руху всіх видів транспорту.

