

Кришталевий трофей Луцького вокзалу



(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Нагадаємо, що роботи з реконструкції вокзального комплексу станції Луцьк тривали з червня по грудень 2011 року та з лютого по жовтень 2012 року, у них були задіяні близько 300 працівників відокремлених підрозділів залізниці.

Оновлений залізничний вокзал Луцька – це триповерхова будівля, стилізована під архітектуру старовинного княжого міста. Купол та шпиль надають їй вигляду замку. На першому поверсі розмістилися просторі вестибюль та зал для очікування, зали з касами на приміські поїзди та поїзди дальнього сполучення. На другому – адміністративні приміщення. На третьому – затишні та зручні кімнати відпочинку.

У процесі оновлення споруди будівельники посилили фундамент споруди вокзалу, перепланували внутрішні приміщення, надбудували 3-й поверх площею 750 м кв., спорудили шатрову покрівлю, змонтували головний купол та чотири декоративні архітектурні куполи, замінили мережу водопостачання та каналізації, електромережу, встановили електропроводяне опалення, вентиляційні мережі, утепили зовнішні фасади будівлі вокзалу, оздобили внутрішній інтер'єр центрального залу, залів очікування та касових залів.

Усі приміщення умеблювали та забезпечили необхідною оргтехнікою. Змонтовано систему відеонагляду, охоронно-пожежну сигналізацію, блискавкозахист. Облаштовано пандусами місця переходу до вокзалу та пасажирських платформ для зручного обслуговування осіб з обмеженими фізичними можливостями.

Зазнав змін не лише вокзал, але й комплекс допоміжних приміщень. Зокрема залізничні будівельники виконали капітальний ремонт двоповерхової будівлі поста електричної централізації, будівлі приміської каси, багажного відділення, замостили бруковкою перони та площу, провели озеленення території, встановили огорожу, здійснили протипожежну обробку усіх станційних споруд, що входять до вокзального комплексу.

Вартість виконаних робіт – близько 21 млн грн.

Як розповів кореспонденту газети один із членів журі конкурсу, начальник управління містобудування та архітектури Луцької міської ради, головний архітектор Луцька Юрій Казмірук, вокзальний комплекс подавали на конкурс без найменших сумнівів у його перемозі. Адже основним критерієм, за яким експерти оцінювали об'єкт, був не лише зовнішній вигляд, а й висока функціо-



нальність будівлі, рівень якої суттєво зріс після реконструкції.

За словами Юрія Казмірука, на час побудови вокзалу на початку ХХ століття технологічно він задовольняв вантажні і пасажирські потреби того часу. У нових нинішніх реаліях Волинська область розташована між двома сусідніми державами – Польщею і Білоруссю – на перетині стратегічних транзитних шляхів. Власне ці реалії поставили вокзал перед новими, значно вищими вимогами до пропускної спроможності, інфраструктури об'єктів транспорту.

Вокзал чекав на ремонт тривалий час. Близько десяти років тому залізниця відремонтувала приміщення вокзалів у Ківерцях, Ковелі, Люблинці, Римачах, тоді вокзал у Луцьку не потрапив до переліку об'єктів, що реконструюватимуться, бо розташований дещо осторонь залізничної гілки, яка

веде до польського кордону.

Члени журі високо оцінили функціональні можливості вокзалу. Під час його реконструкції залізничники використали енергозберігаючі технології – утепили стіни, замінили вікна, двері, оновили інженерно-технічне обладнання, встановили дренажну систему, будівля оброблена матеріалами, стійкими до пошкоджень. Вокзал пристосований до потреб осіб з обмеженими фізичними можливостями, обладнані кімнати відпочинку, кімната матері і дитини. За словами Юрія Казмірука, нинішня будівля вокзалу має всі умови для комфортного перебування пасажирів на її території та, окрім державних стандартів, відповідає вимогам Євросоюзу.

Паралельно з реконструкцією вокзалу здійснювалися роботи на привокзальній площі міста. Таким чином завдяки співпраці інвестора (Львівської залізниці), муніципалітету та облдержадміністрації місто отримало естетично красиву будівлю і площу, які гармонійно вписалися в архітектурний ансамбль туристичного Луцька.

**Лілія ХОМИШИНЕЦЬ,
Юрій ДУБИК**

Фото з архіву газети

Довідка. Перша згадка про станцію Луцьк датована 1890 роком, коли була прокладена колія від Ківерців до повітового міста Луцьк, і від перону тодішнього невеличкого вокзалу рушив перший поїзд. Надалі будівництво колії від Луцька розвивалося у різних напрямках. І лише у 1928 році зі столиці Волині відправився поїзд до столиці Галичини. Ця залізниця – єдина, яка була споруджена за часів Польщі на території сучасної Львівської залізниці. Під час Другої світової війни вокзал був повністю зруйнований, нове приміщення збудували у 1958 році.

Аналітика, що не додає оптимізму...

Об'єктивно оцінити ситуацію в залізничному господарстві здатні одиниці, а намагаються – тисячі

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

А витрати на організацію сполучення автотранспортом та залізницею, сплачені податки до бюджетів усіх рівнів, вартість утримання інфраструктури та робочі місця для штату, який обслуговує мільйонні групи населення, – неспівмірні! Водночас нарікань на комфорт при організації автобусних перевезень навіть за такі кошти – не менше.

Варто зауважити, що залізничники ніколи не приховували від громадськості увесь комплекс проблем, пов'язаних із пасажирськими, а надто приміськими перевезеннями. Лише від приміських пасажирських перевезень Львівська залізниця щороку зазнає збитків на 600-700 мільйонів гривень, водночас вплинути на ситуацію, скоротивши кількість електропоїздів чи дизелів, вкрай складно, адже залізничники свідомі того, що несуть надважке соціальне навантаження. Закуповуючи енергоносії, матеріали, деталі для ремонту за світовими цінами, залізничники не

можуть вплинути на ціноутворення, тому в умовах щораз відчутнішого падіння обсягів вантажних перевезень перекидати збитки від пасажирських перевезень прибутками від вантажних стає вкрай складно. До того ж, використовуючи зароблені кошти на такі потреби, насамперед сплачуючи усі податки та відрахування, залізничники змушені час від часу вдаватися до скороченого робочого тижня для працівників магістралі, аби не звільняти людей, не ставити колег перед жорстокою перспективою безробіття.

Залізницю вважають монополістом у сфері перевезень, однак магістраль готова підтримати будь-яку ініціативу, хто побажає, наприклад, узяти маршрут і спробувати налагодити на ньому роботу – закупити рухомий склад, залучити пасажирів та запропонувати власний розрахунок вартості проїзду. Залізниця готова надати таким підприємцям організаційну та консультативну допомогу,

однак ніхто наразі не побажав реалізувати подібний проект, бо кожен підприємець, заглибившись в економіку організації подібного маршруту, починає розуміти, що неможливо отримати прибуток без значного підвищення вартості проїзду. Водночас, підвищивши ціни до рівня економічно обґрунтованих, підприємці навряд чи зацікавлять пасажирів своїм маршрутом. Залізниця щораз глибше поринає у патову ситуацію, коли нового рухомого складу не отримує, підвищувати вартість проїзду до реальної не може, а кошти, які заробляє, використовує не на розвиток, а лишень на перекидання отриманих збитків.

Зношеність локомотивів та вагонів уже сьогодні сягає близько 90%, тоді як у приміських пасажирських перевезеннях від кожної вкладеної гривні залізничникам повертається заледве 10-11 копійок! У той же час за умови відшкодування збитків, яких залізниця зазнала від пасажирських

перевезень, до прикладу, за 9 місяців поточного року, можна було б купити 12 дизель-поїздів чи 8 електричок, а також як мінімум 90 пасажирських вагонів!

Орієнтуючись на європейський рівень якості послуг залізничного транспорту, на який часто посилаються критики магістралі, громадськості треба чесно розповісти, що у країнах Європи рухомий склад для приміських (наймасовіших) перевезень закуповують органи місцевого самоврядування, а відтак мають вплив на організацію маршрутів, розклад руху чи вартість квитків. Окремо варто розглядати питання відшкодування залізниці вартості перевезення пільгових груп населення.

Сьогодні кожен фінансовий крок залізниці перевіряють десятки контролюючих органів, кожен тендер чи закупівля проводяться під наглядом відповідальних структур, за затвердженим фінансовим планом підприємства. Відповідальність, яку беруть на себе керівники за-

лізниць, структурних підрозділів – величезна, менеджери вищої ланки зобов'язані дотримуватися усіх вимог без жодних винятків. А це і питання організації перевізного процесу, і безпека руху, і фінансова дисципліна, не кажучи про кадрові чи соціальні питання. Людина, яка по-державницьки підходить до проблеми, розуміє, що за реалій у понад 1,5 млрд збитків від пасажирських і приміських перевезень переоцінити щоденну напружену роботу залізничних менеджерів – неможливо.

Звичайно, в одній публікації годі викласти весь спектр проблемних питань, з якими щодня працюють на магістралі, та власне саме це вкотре і доводить, що поверхневий підхід до теми, особливо висловлений широко через ЗМІ, не приводить до конструктивного вирішення проблем галузі, а лише провокує суспільство до негативних, невиправдано ворожих і необ'єктивних висновків про залізничників та їхню працю.