

Відтепер у пункті обігріву – тепло і комфортно



(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Начальник служби колії Роман Черніцький зазначив, що об'єкт соціально-побутової інфраструктури у Раві-Руській чекав свого оновлення тривалий час, оскільки першочергову увагу приділяли пунктам, розташованим на головному залізничному ході. Разом із тим на цій дільниці колія потребує особливої уваги, адже шпали тут дерев'яні, тож з'являється потре-

ба замінювати непридатні, отже, потрібно чимало кваліфікованих працівників – зараз тут працює близько 40 колійників, і виникла потреба в налагодженні комфортних умов праці.

Голова дорожньої профспілкової організації Андрій Сенишин зауважив, що реалізація проекту оновлення пункту обігріву у Раві-Руській сприятиме тому, що за кілька років ця ділянка стане пер-

спективнішою у плані руху.

Активні ремонтні роботи тривали у Раві-Руській зі серпня, і загалом на капітальний ремонт приміщення витрачено близько 1,5 млн гривень. Будівельники дещо перебудували й добудували будинок – тепер, попри його компактність, тут є всі необхідні зручності: кухня, душові, туалет, сушарня для одягу, кімната для переодягання, а також кімната відпочинку. За словами начальника четвертої дільниці Кам'янки-Бузької дистанції колії Ігоря Вовка, до ремонту у приміщенні було пічне опалення, відсутнє водопостачання, не було змоги поїсти гарячої їжі й висушити одяг. Оновленого пункту обігріву чекали усі. Важливим є й обладнання кімнати відпочинку – на станцію Рава-Руська часто приїжджають у відрядження машиністи монорейкового транспорту, працівники будівельного цеху, оператори дефектоскопних візків, які раніше не мали де переночувати. Тепер цю проблему вирішено.

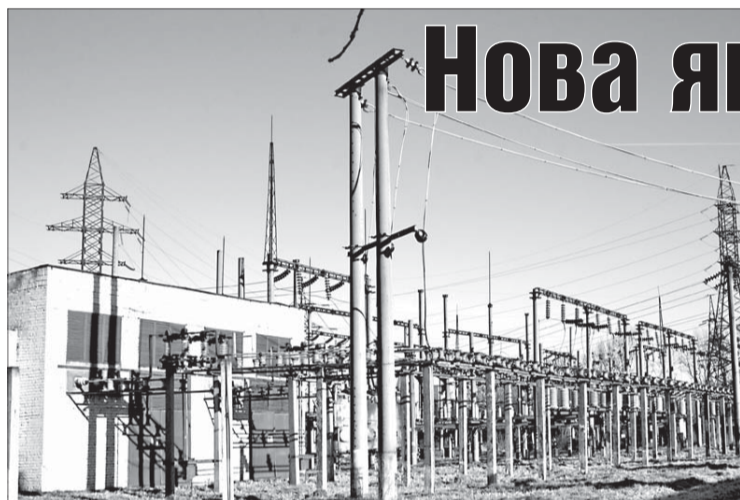
За словами голови профкому Кам'янки-Бузької дистанції колії Володимира Мацюка, від

належних побутових умов багато в чому залежить і ефективність праці. Питання про ремонт пункту обігріву неодноразово звучало як критичне зауваження на профспілкових конференціях і конференціях трудового колективу, і приємно, що працівники дочекалися позитивних змін.

Монтер колії Ігор Корнят працює на четвертій дільниці Кам'янки-Бузької дистанції колії вже 31 рік. Розповідає, що для

колійника, який повертається після важкого робочого дня або йде на обід, насамперед важливо зігрітися у теплому приміщенні і пообідати гарячою їжею. Не менш важливо у негоду мати змогу висушити одяг та прийняти гарячий душ. Тож приємно, що відтепер усі ці людські потреби належно враховані і забезпечені відповідними умовами.

Лілія ХОМИШИНЕЦЬ
Фото автора



Нова якість підстанції Клепарів

На хвилі автоматизації всіх механічних процесів, що відбуваються на Львівській залізниці, нарешті після трирічного планування дійшла черга й до підстанції Клепарів. За зразком модернізації тягових підстанцій Красне та Здолбунів тут тривають роботи з перестановки панелей та налаштування електрощитової.

Стикова станція Клепарів одна з найскладніших та найбільших підстанцій не лише на Львівській залізниці, а і в Укрзалізниці. Тут для тяги поїздів використовується два види струму: змінний і постійний. Змінний струм обслуговує станції Клепарів, Львів і головний напрямок у бік Красного. Постійним струмом обслуговуються парк Клепарів, станції Клепарів і Львів, пункти групування та паралельного з'єднання. Тягова підстанція Клепарів також "живить" електроенергією інфраструктуру цілого ряду житлових масивів та підприємств, що знаходяться у прилеглих районах (мікрорайони Рясне та частково Левандівка, заводи "Електрон", "Конвеєр" та багато інших). Загальна територія підстанції – два з половиною гектари, загальна потужність – 125 мегават.

Процес модернізації певний час гальмували дискусії щодо вибору найбільш відповідного технічного обладнання. У результаті – перемогла вітчизняна фірма "Техелектроналадка", яка, до слова, встановлювала анало-

гічну апаратуру у вже згадуваних підстанціях Красне та Здолбунів. За словами начальника львівської ремонтно-ревізійної дільниці Львівської дистанції електропостачання Ігоря Марціна, у пошуках оптимальної пропозиції поміж закордонними фірмами і фірмами вітчизняних та російських виробників перевагою "Техелектроналадки" було вигідне співвідношення ціни, ефективності та зручності у користуванні.

– Таке рішення було мотивоване кількома важливими чинниками. По-перше, закордонне обладнання значно дорожче. По-друге, для нього потрібно провести перекваліфікацію персоналу, натомість в українського виробника є інструкція, яку чітко розуміють усі. По-третє, у разі виникнення поломки більше шансів оперативної її усунути, – зазначив Ігор Марцін.

Старе обладнання тягової підстанції Клепарів було 1967 року випуску. Отож, відпрацювавши понад 40 років, воно потребувало заміни. Працівники підстанції відзначають, що хоча стара техніка і

відпрацювала справно півстоліття, комплектуючі запчастини до неї вже давно зняті з виробництва, і їх нема ані у продажу, ані на складах, що ускладнювало ремонт обладнання.

Нове обладнання електрощитової має ряд переваг. Насамперед воно відрізняється компактністю – у релейній будє на два ряди менше панелей, надійністю та більшими технічними можливостями: швидкістю виконання операцій і їх можливістю контролю. Це обладнання значно простіше в обслуговуванні – рівень напруги і струму можна комп'ютеризувати та виводити на сервер, де диспет-

– Одночасно замінити всі панелі електрощитової неможливо, це можна робити тільки почергово, без перебоїв у роботі. Замінено 18 панелей, більшість із них уже включені в роботу, решта перебувають у процесі налаштування. Релейний захист нових панелей виготовлений у мікропроцесорній техніці, він компактний, тому нових панелей за кількістю буде менше, – зазначив Богдан Дикий.

Керівництво підстанції не бачить проблеми в тому, що нове обладнання передбачає багато електроніки. Богдан Дикий каже, що його фахівці готові працювати з такою технікою.



чери бачать усю цю інформацію. На старих панелях потрібно було стежити за різними показниками, щоб побачити пошкодження, на нових – блок захисту вказує на перелік несправностей. Крім цього, нове обладнання значно енергоефективніше.

Роботи з модернізації щитової розпочалися у жовтні цього року. Начальник львівського куцця тягової підстанції Богдан Дикий розповів, що роботи тривають згідно з графіком та без затримок.



– На даний час наш штат оновився майже на 80 відсотків. Нове поповнення – молоді спеціалісти, випускники Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту, Харківської державної академії залізничного транспорту, Львівського коледжу транспортної інфраструктури. Це – молоді люди, які знають комп'ютерну справу, а відповідно їм значно легше опанувати нову техніку, – зауважив Богдан Дикий.

Заміна панелей електрощитової – перший етап модернізації підстанції. Другим буде заміна відокремлюваних вимикачів старого типу на газові вимикачі, які також значно полегшать роботу, бо не потребують ручного включення. Потрібна також модернізація обладнання. Слушним є перехід від масляного господарства до вакуумного, оскільки нова техніка краще працюватиме з новим обладнанням. Це – перспектива 2014 року.

Що ж до старого обладнання, яке все ще придатне, то керівництво має намір застосовувати його на підстанціях, які ще не модернізувалися і відчувають дефіцит запчастин.

Підстав для недовіри новій техніці нема. Інженер-налагоджувальник фірми "Техенергоналадка" Петро Козуб запевняє, що нове обладнання пропрацює не менше, ніж його попередник.

– Після Здолбунова та Красного це – третя підстанція на Львівській залізниці, де ми монтуємо нове обладнання. Враховуємо напрацьований досвід. Модернізовані об'єкти не дають підстав для хвилювання, – наголосив Петро Козуб.

Підстанція – серйозний об'єкт, який потребує не лише якісного обладнання, а й сталого температурного режиму та належних умов праці. Відтак минулої зими тут було проведено заміну-монтаж шатрового даху. Необхідну температуру забезпечує електротермічне обладнання. Тепер планується поточний ремонт виробничих приміщень, прилеглої території та встановлення огорожувального паркану. Повністю завершити реконструкцію та модернізацію цієї підстанції планують у 2015 році.

Оксана ЛОЙК
Фото автора