

# КРИМІНАЛЬНЕ “МИСТЕЦТВО”

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Із неприємного сюрпризу розпочався і цей рік. Нещодавно до чергової частини лінійного відділу міліції на станції Львів надійшло повідомлення від машиніста електропоїзда, що курсує за напрямком Золочів–Львів, про те, що при прийманні електропоїзда виявлено три розфарбовані вагони. Очевидно, невідомі особи розмалювали вагони електропоїзда напередодні вночі, коли він знаходився на відстої у депо. За цим фактом правоохоронці проводять перевірку за статтю 194 Кримінального кодексу України “Умисне пошкодження майна”.

– Торік у господарстві приміських пасажирських перевезень зменшилася кількість випадків розфарбування вагонів у порів-

нянні з 2012 роком, однак зросла кількість випадків пошкодження вагонного обладнання та крадіжок деталей рухомого складу, – розповідає перший заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Віктор Корзун. – Серед них трапляються і дуже серйозні пошкодження рухомого складу (зловмисники псують силову, електричне обладнання тощо), які неможливо ліквідувати в умовах депо. Найчастіше випадки пошкодження фіксуються у місцях дислокації моторвагонних депо. Зрозуміло, що більша кількість несанкціонованих втручань фіксується там, де є більше моторвагонного рухомого складу і довші плечі обслуговування, а отже, і більші об’єми роботи. На Львівській залізниці це насампе-

ред моторвагонні депо Львів та Здолбунів.

За словами Віктора Корзуна, на відновлення рухомого складу через крадіжки деталей із урахуванням витрат на ремонтні роботи торік витрачено понад 600 тис. гривень. Проте клопотів залізничникам додають не лише додаткові витрати. Якщо рухомий склад повертається з рейсу з пошкодженнями, то пошкоджений вагон – наприклад, той же розфарбований – вилучається для ремонту, а поїзд вирушає у наступний рейс меншим складом. Це створює незручності для пасажирів, особливо у пікові періоди, коли значно збільшується пасажиропотік. Тож від несанкціонованих втручань потерпає не лише залізниця, а й пасажирів, які подорожують у при-



міському сполученні. Саме тому інформація про правила подорожі та поводження з майном залізниці, яка під час кожного рейсу транслюється через внутрішньосалонний зв’язок, не повинна бути для пасажирів “порожнім звуком”, а

має спонукати усіх суворо дотримуватися цих правил і дбайливо ставитися до майна залізниці. Зрештою, як бачимо, від цього значною мірою залежить комфорт та безпека подорожі.

Андрій ВЕЗДЕНКО

## Трагедія на залізничному переїзді

Четвертого лютого 2014 року близько 15-ї години на залізничному переїзді 23 км перегону Вири–Амбари (Сумщина, Південна залізниця) сталася жаклива дорожньо-транспортна подія (ДТП). Маршрутний автобус сполученням Суми–Ганнівка–Вирівська виїхав на залізничний переїзд і зазнав бокового удару дизель-поїзда №847 сполученням Харків–Ворожба. На момент зіткнення в автобусі, окрім водія, перебувало 18 пасажирів – пенсіонери, вчителі та учень однієї зі сільських шкіл. Дванадцятьоро пасажирів маршрутки, у тому числі одна дитина, загинули на місці аварії, ще одна жінка, за інформацією електронних ЗМІ, померла у лікарні. Медики борються за життя та здоров’я решти п’яти осіб, що потрапили до лікарні з травмами різних ступенів важкості. Чи не єдиний, хто вцілів у аварії, – водій маршрутного таксі. Пасажири дизель-поїзда не постраждали.



За інформацією прес-центру Укрзалізниці, під’їзди до залізничного переїзду з боку автомобільної дороги в обох напрямках, а також залізобетонний настил на залізничному переїзді не мають ознак дефектів та повністю очищені від снігу. Звукова та світлофорна сигналізація на переїзді працювали справно. Це підтвердила комісія з розслідування ДТП.

Крім того, у ході розслідування

обставин аварії встановлено, що локомотивна бригада вчасно застосувала екстрене гальмування, але уникнути зіткнення не вдалося. У момент удару поїзд рухався з дозволеною швидкістю 83 км/год., його гальмівний шлях становить близько 400 метрів. Видимість поїзда, що наближався, становила майже 500 метрів.

За результатами оперативного розслідування не виявлено заува-

жень до працівників та підрозділів Південної залізниці стосовно утримання переїзду.

Причини та обставини ДТП розслідує урядова комісія.

Керівництво та весь колектив Південної залізниці висловили співчуття рідним та близьким загиблих. У Сумській області п’яте лютого було оголошено днем жалоби за загиблими у ДТП на переїзді.

На жаль, в Україні ДТП на переїздах за участю пасажирських автобусів траплялися вже неодноразово, а їхні жакливі наслідки, як бачимо, не служать суворим прикладом, оскільки причина цих аварій у всіх випадках однакова – грубе порушення правил дорожнього руху водіями автотранспорту.

Нагадаємо, що 12 жовтня 2010 року на 116-му кілометрі перегону Нікополь–Марганець залізничної лінії Кривий Ріг–Запоріжжя сталася найбільша ДТП в історії незалежної України, яка забрала життя 45 осіб (44 пасажирів і водій маршрутного таксі). Тоді водій автобуса БАЗ “Еталон”, у якому перебувало 52 пасажирів, теж знехтував звуковими та світловими сигналами світлофора, що попереджав про наближення поїзда, виїхав на залізничний переїзд і потрапив під боковий удар локомотива, який рухався зі швидкістю близько 75 км/год.

У вересні минулого року Марганецький міський суд виніс вирок у вигляді 5 років позбавлення волі власнику автобуса. Суд постановив, що підприємець, якому належить автобус, допустив до керування транспортним засобом водія, не оформивши з ним трудові відносини, без попереднього стажування та інструктажів. Крім того, він не врахував, що водія перед цим позбавляли прав керувати всіма видами транспортних засобів строком на один рік, а також не звернув уваги на те, що востаннє водій автобуса проходив медичний огляд ще у 2004 році. Суд також заборонив підприємцю займатися діяльністю, пов’язаною з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом, строком на два роки.



## Ні мороз, ні хуртовини не спинили поїздів

Від скоординованості дій та злагодженої роботи працівників різних господарств залізниці під час складних погодних умов залежить безпека руху і стабільність графіка руху поїздів. За словами заступника начальника служби копії-начальника відділу експлуатації Максима Наливайка, досвід минулого року, коли за одну добу випадала місячна норма опадів, показує, що ця система на залізниці працює злагоджено. У той час, як рух автотранспорту був практично паралізований, поїзди рухалися без суттєвих затримок. Ефективність підготовки залізничників підтверджують і попередні вихідні, коли складні метеорологічні умови на території залізниці – сніг, хуртовини (найвищий сніговий покрив зафіксували на території Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень, зокрема у Коломиї він сягає 31 мм), зниження температури повітря в окремих місцях до 23 градусів морозу, зокрема у північних регіонах залізниці – на Рівненщині, не завадили руху поїздів, а колійники своєчасно впо-

у продовж доби 31 січня стрілочні переводи очищували 848 monterів колії та 321 працівник другої черги; 1 лютого і в ніч на 2 лютого – 812 monterів колії, а також 101 працівник другої черги на станціях Тернопіль, Львів, Клепарів, Красне, Підзамче, Ізов, Здолбунів, Рівне, Клевань, Обарів, Костопіль та Ковель. Протягом доби 2 лютого і в ніч на 3 лютого стрілочні переводи очищували 740 monterів колії, а також 89 працівників другої черги були задіяні на станціях Здолбунів, Рівне, Обарів, Костопіль, Любомирськ, Клевань, Ковель, Ізов. Для очистки колій від снігу на перегоні Коломия-Годи-Турка було задіяно одну снігоприбиральну машину СМ-2, яка вивезла 600 кубометрів снігу.

Протягом доби 1 лютого та в ніч на 2 лютого на станціях Підзамче, Підбірці, Тернопіль, Коломия, Клепарів, дільницях Підзамче–Личаків, Коломия-Годи-Турка чотири снігозбиральні машини вивезли сукупно 3,4 тис. кубометрів снігу, а на перегоні Вигнанка–Іване-Пусте снігоочисна машина СДПМ очистила 68 км колії.

Техніка, які допомагає дистанціям колії боротися зі сніговими заметами – це 13 снігоприбиральних машин СМ-2 та 23 снігачі СДП і СДПМ. Незважаючи на те, що наймолодша машина СМ-2 має 28, а найстарша – 46 років, а СДП – 25 та 53 роки відповідно, підрозділам залізниці вдається підтримувати уся техніку у справному стані,

виконувати поставлені завдання з очистки колій від снігу та забезпечувати безперебійний рух поїздів. Кількість снігу, яку прибирають ці машини за добу, вимірюється тисячами метрів кубічних.

Загалом на 60 станціях Львівської залізниці нині є 1030 стрілочних переводів, обладнаних пристроями електрообігріву, та 766 стрілочних переводів, обладнаних пристроями пневмообдувки на 14 станціях. Тривалий час роботи з обладнання стрілочних переводів засобами механізованого очищення від снігу на залізниці не виконувалися. Силами сторонніх організацій у 2008 році виконані роботи з обладнання пристроями електрообігріву стрілочних переводів на перевальних гірських станціях Сянки та Лавочне. У 2011 році колійники розпочали обладнання стрілочних переводів пристроями електрообігріву на станціях Борщовичі та Задвір’я, що розташовані на дільниці курсування прискорених електропоїздів. Ці роботи завершені минулого року.

Крім того, у 2013 році електрообігрівом обладнали 20 стрілочних переводів на станції Підзамче. Вартість цих робіт становила 3,173 млн грн, а виконували їх працівники будівельно-монтажного поїзда №908. Управління електрообігрівом здійснюється з пульта керування, який виведений до чергового по станції. Крім цього, є можливість вмикати обігрів безпосередньо на місці.