



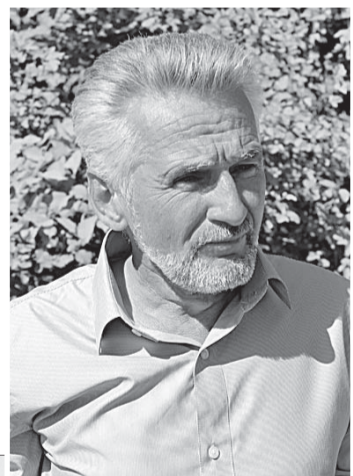
Залізничний переїзд є місцем підвищеної уваги незалежно від умов свого розташування, проте гарантування безпеки руху на перехрестях автошляхів із коліями на Львівській залізниці потребує значно більших ресурсів та зусиль залізничників, адже на території нашої магістралі є 1653 залізничні переїзди – більше, ніж на будь-якій іншій залізниці України. Нещодавно працівники залізниці спільно з Державтоінспекцією та службою автомобільних доріг провели весняний комісійний огляд усіх переїздів. За його підсумками незалізничним установам висловлені серйозні зауваження щодо недоліків у роботі.



За словами заступника начальника служби колії – начальника відділу експлуатації Максима Наливайка, зі загальної кількості виявлених недоліків залізничників стосувалася за ледве третина, решта – за іншими, незалізничними установами, тобто балансоутримувачами автомобільних доріг, сільськими й міськими радами та іншими організаціями. І якщо залізничники оперативно реагують на результати комісійного обстеження, то проблеми, пов'язані з обов'язками інших організацій, як-от відсутність відповідних знаків чи ямковисті на під'їздах до переїздів, тривалий час залишаються невирішеними. Прикро, адже така ситуація не додає іміджу залізниці в очах водіїв та пасажирів автотранспорту, які не вникають у сферу та межі відпові-

дальності за порядок на переїзді й поблизу нього і часто висловлюють своє обурення з приводу глибоких ям на дорозі саме на адресу залізничників. Власне незадовільного стану дорожнього покриття та відсутності знаків стосувалися основні зауваження до стану залізничного переїзду на 12 км напрямку Львів–Ходорів, що розташований в межах станції Сихів.

– Капітальний ремонт переїзду розпочався у 2012 році, тоді ж були виконані основні будівельно-монтажні роботи, – розповідає заступник начальника Ходорівської дистанції колії Степан Кропивницький. – Тут повністю замінено проїжджу частину, відремонтовано ділянку колії, повністю облаштовано вододіводи, огорожу, пішохідну доріжку, а торік завершено роботи з асфальтування проїжджої частини, яка знаходиться в межах переїзду.



їзду і належить до компетенції, чи точніше до меж обслуговування, дистанції колії. На виконання робіт у 2012 році витрачено близько 600 тис. гривень, 70 тис. гривень – на асфальтування. Основні роботи виконали фахівці Львівського будівельно-монтажного управління, а колійні і деякі інші – працівники нашої дистанції.

На сьогоднішній день переїзд повністю відповідає всім нормам, а зауваження про відсутність знаків та стану автодороги на під'їздах до переїзду стосуються наших суміжників. На щастя, цього разу вони досить оперативно заходилися усувати виявлені недоліки: поставили знаки, навезли баласт для ямкового ремонту.

Якщо на переїзді поблизу станції Сихів проблему вдалося вирішити в комплексі, то про перехрестя колії з автодорогою на 3 км ділянці Оброшино–Самбір цього поки що не скажеш. З обох сторін автодороги, що веде до переїзду, не знайти “живого” місця.

– Торік на цьому переїзді проведений поточний ремонт: замінені плити настилу та сигнальні стовпчики, виконано асфальтування, – розповідає головний інженер Самбірської дистанції колії Іван Ільчишин. – Як бачите, залізничники виконують основне



завдання – утримують в належному стані настил. Асфальтування під'їздів на переїздах із черговим проводиться у межах від світлофора до світлофора, а на переїздах, що не охороняються, – між обома знаками “Стоп”.

Окрім погані дороги, ще один клопіт залізничників на цій ділянці – порушення водія автотранспорту правил дорожнього руху під час перетину переїзду. Останній зі серйозних інцидентів трапився торік, коли громадянин Польщі, що рухався автомобілем у напрямку Львова, заснув за кермом, і машина в'їхала у світлофор.

Як не парадоксально, але той факт, що на цьому переїзді з двох боків добре проглядаєть-

“ПЕРЕХРЕСТЯ”



“Дистанції колії постійно скеровують у Державтоінспекцію листи щодо порушників, а правоохоронці часто не розглядають конкретне правопорушення, мотивуючи тим, що залізничники мають право самостійно складати протокол. Це справді передбачено відповідним наказом Мінтрансу, за яким протокол про порушення може складати шляховий майстер. Але він переважно не є на місці адміністративного правопорушення у момент його скоєння. Крім того, зрозуміло, що методи впливу на водія-порушника у працівника Державтоінспекції значно вагоміші, ніж у залізничника”.

ся доволі широкий відрізок колії, спокушає водіїв на свідоме порушення правил дорожнього руху. Ризикуючи власним життям, вони не зважають на попередження звукової та світлової сигналізації та опущені шлагбауми і нерідко намагаються проскочити перед “носом” локомотива.

– Такі факти черговий по переїзду ноте в журналі фіксації порушень. Інформація передається у техвідділ дистанції, а звіт листом факт порушення і дані транспортного засобу порушника скеровуються в Державтоінспекцію, – продовжує розмову Іван Ільчишин.

– Відверто, випадки реального покарання за такі порушення є поодинокими. Та й вони не минають без наслідків. Розлючені повідомленнями про адміністративну відповідальність водіїв неодноразово погрожували помститися черговому по переїзду. Тому з метою особистої безпеки тут чергують лише чоловіки, та й ті – на власний страх і ризик, оскільки переїзд розташований у лісопарковій зоні, пооддалі від населених пунктів.

Тож відчутної співпраці чи допомоги від ДАІ поки що нема. Натомість часто отримуємо відповідь, що працівники дистанції колії мають повноваження власними силами затримувати та карати порушників.

– Справді, така проблема існує, і вона пов'язана з нормативною базою, яка передбачає повноваження, але не дає можливостей і засобів їх реалізувати, – наголошує заступник начальника служби колії Максим Наливайко. – Дистанції колії постійно скеровують у Державтоінспекцію листи щодо порушників, а правоохоронці часто не розглядають конкретне правопорушення, мотивуючи тим, що залізничники мають право самостійно складати протокол. Це справді передбачено відповідним наказом Мінтрансу, за яким протокол про порушення може складати шляховий майстер. Але він переважно не є на місці адміністративного правопорушення у момент його скоєння. Крім того, зрозуміло, що методи впливу на водія-порушника у працівника Державтоінспекції значно вагоміші, ніж у залізничника. Якщо взяти таку статистику, то з початку року до Державтоінспекції скеровано 180 звернень про виявлення фактів порушень правил проїзду через залізничні переїзди, зі зазначених звернень отримано тільки 10 відповідей, тож порушники в основному залишаються непокараними.

За такої безкарності кожна наступна спроба зухвалого водія проскочити залізничний переїзд перед “носом” локомотива може завершитися трагедією. Таким чином, залізничникам практично самотужки доводиться вживати додаткові заходи для гарантування рівня безпеки на переїздах.