

# а аді еі ё³у і і ёііа-Доі оі³у òдаі çеòі і ÷адаç Оедаіі о

**(Закінчення. Початок на 1 стор.)**

Польська сторона висловила зацікавленість проектом будівництва європейської колії від Польщі до Румунії через територію України і попросила надати докладнішу інформацію. На думку першого заступника міністра інфраструктури України Олександра Маліна, цей проект є пріоритетним насаперед для польської сторони, яка отримує коротший шлях для транзиту свого вантажу до Румунії (нині такі перевезення здійснюються через територію Угорщини і Словаччини). Україні ж на перший погляд проект не дуже вигідний, адже з будівництвом вузької колії польські перевізники зможуть конкурувати з українськими у пасажирських перевезеннях. Проте наразі "Євроколію" розглядають передусім як шлях для вантажних транзитних перевезень, які будуть вигідні Україні завдяки коштам, отриманим за транзит.

Другим питанням, яке активно обговорювали на зустрічі, був розвиток контейнерних перевезень між Україною і Польщею. На сьогодні наявні технічні можливості для відновлення контейнерних перевезень із використанням колії польської Linia Hutnicza Szerokotorowa (ЛХС) шириною 1520 мм через перехід Ізов-Хрубешув до Славкува, куди контейнери можна транспортувати напрямку без перевантаження. Крім того, на зустрічі сторони підтвердили зацікавленість у реалізації проекту контейнерного поїзда, який буде поєднувати басейни Чорного та Балтійського морів із використанням колії ЛХС та євро-терміналу Славкув. Із цією метою

на початку жовтня цього року буде організована польсько-українська конференція.

За словами начальника Львівської залізниці Богдана Піха, на зустрічі також обговорювалося питання будівництва суміщеної колії з Варшави до Львова ("Євроколія Варшава-Львів"). Це поки що проект, реалізація якого не є пріоритетною для Укрзалізниці,

родних зв'язків Крістіна Морту.

Головною темою обговорення співробітництва у сфері залізничного транспорту стала реалізація проекту "Євроколія", про який ішлося й на попередній зустрічі.

Як зазначив у своєму виступі начальник Головного управління зовнішніх зв'язків Укрзалізниці Ігор Матвіїв, інвестором проекту може виступити ЄС і зокрема держави,

**“Товарообіг, який нині може бути залучений на цей маршрут, – 1,2 млн тонн вантажу. А економічно вигідним маршрут буде тоді, коли ця цифра зросте у 10-15 разів...”**

**Перспективи росту вантажопотоку у цьому напрямку існують, адже залізничний транспорт екологічніший за автомобільний, і збільшення частки залізничних перевезень є одним із важливих завдань Міністерства інфраструктури України”.**

але може зацікавити польських коле і таким чином отримати інвесторів – на будівництво цього шляху потрібно понад 460 млн грн.

Наступного дня на тристоронньому засіданні українську делегацію представляли директор Департаменту міжнародного співробітництва та інвестиційної діяльності Міністерства інфраструктури України Андрій Нестеренко і начальник Головного управління зовнішніх зв'язків Укрзалізниці Ігор Матвіїв. Польську делегацію очолював радник міністра Департаменту міжнародного співробітництва Міністерства інфраструктури і розвитку Республіки Польща Ян Савіцікі. Зі сторони Румунії участь у засіданні взяла старший радник Департаменту зі справ ЄС і міжна-

територіально зацікавлені у транзиті через Україну своїх вантажів – Польща і Румунія.

Є два способи реалізації проекту "Євроколія": прокладання нової колії або ж створення суміщеної. Кожен із варіантів має свої складнощі. Зокрема будівництво суміщеної колії призведе до експлуатаційних труднощів на нині наявній колії в цьому напрямку.

Під цілком нову "вузьку" колію перш за все необхідно виділити землю, адже значна її частина зараз знаходиться у приватній власності. Крім того, нині Укрзалізниця не має рухомого складу, який можна використовувати на колії шириною 1435 мм, а також технічної бази для його обслуговування і ремонту.



У підсумку сторони домовилися обговорити цей проект у своїх країнах на рівні міністерств та консультацій з експертами, а також задекларували необхідність проведення міжнародного техніко-економічного дослідження із вивчення пасажиро- і вантажопотоків, вартості й технічної спроможності такого будівництва й обґрунтування економічної вигоди, яку може принести цей проект. За словами Ігоря Матвіїва, нині на цей маршрут може бути залучений товарообіг в обсязі 1,2 млн тонн вантажу. А економічно вигідним маршрут буде тоді, коли ця цифра зросте у 10-15 разів.

За словами директора Департаменту міжнародного спів-

робітництва та інвестиційної діяльності Міністерства інфраструктури України Андрія Нестеренка, у цьому напрямку є перспективи зростання вантажопотоку, адже залізничний транспорт екологічніший за автомобільний, і збільшення частки залізничних перевезень є одним із важливих завдань Міністерства інфраструктури України.

Сприятиме збільшенню транзиту через нашу територію і спрощення митних процедур для вантажів, що йдуть через територію України, і, за словами Ігоря Матвіїва, профільне міністерство вже робить перші кроки у цьому напрямку.

**Лілія БАРАНИЧ**  
**Фото Олександра ГЕРШУНЕНКА**

# ç³ Ёüâîâà äî ×аді³аö³â – óää³÷³ øâèèøâ

**(Закінчення. Початок на 1 стор.)**

Є у цьому комплексі робіт ще одна важлива частина роботи – ремонт переїздів. Їх на цьому напрямку понад п'ятдесят. Більшість капітально ремонтуються зі суцільною заміною підрейкової щелепної основи, шпал, рейок, влаштуванням відповідних водовідводів тощо. Під'їзди по автомобільній дорозі облаштовуються з бруківки на бетонній основі, а також асфальтуються.

– Такий переїзд із використанням бруківки ми вперше облаштували на київському напрямку автодороги в районі Запитова, і він добре зарекомендував себе в активній щоденній експлуатації. Тому зараз проектно-кошторисна група готує саме такі проекти, – зазначив Володимир Чернега. – На решті переїздів ремонтні роботи дещо простіші, але теж передбачають заміну плит, водовідведення, упорядкування благоустрою навколишньої території, заміну дахів споруд, внутрішні та зовнішні ремонти.

За словами Володимира Чернеги, трохи складнішою є ситуація з вокзальними комплексами. Кожен вокзал на станції потребував якщо не ремонту, то принаймні оновлення. Замінують дахи, вікна та двері, оновлюють фасади, проводять водовідведення. Практично всюди облаштовують благоустрій території зі встановленням парканів, облаштуванням ландшафтного дизайну, фарбуванням бордюрів тощо.

– Вважаю правильним використовувати саме такий комплексний підхід, коли до ладу доводять увесь напрямок, а не окремі станції



та ділянки. Звісно, ми робимо це поступово – залежно від фінансових надходжень, але цілісно і добротню, залучивши велику кількість фахівців колійного господарства, будівельні підприємства та використовуючи різноманітне новітнє обладнання. Усі роботи на архітектурних об'єктах виконуються в одному стилі та в одній кольоровій гамі. Зазначу, що біля багатьох станцій на лінії є криниці – вони теж повинні бути однотипні, перед тим потрібно провести відповідний аналіз води. Дуже хотілося б впорядкувати цю лінію на такому ж рівні, як ми це зробили свого часу на напрямку Львів-Здолбунів. Потім, якщо усе складатиметься сприятливо, візьмемося і за

Тернопільський напрямок, – висловив сподівання Володимир Чернега.

Водночас керівництво Укрзалізниці вже запропонувало виготовити новий рухомий склад, який курсуватиме зі Львова до Чернівців і перебуватиме в дорозі всього три з половиною години.

Якщо основний комплекс робіт планується завершити до початку вересня, то два величезні архітектурні об'єкти, як Івано-Франківський та Чернівецький вокзали, потребують більш масштабних робіт, значних капіталовкладень, а відповідно – і більше часу. Насамперед необхідні проектні рішення їхніх відновлень відповідно до того виг-

ляду і вимог, які випливають з особливостей архітектури цих споруд.

– В Івано-Франківську ми повністю замінили дах і зараз приступили до відновлення фасаду. Потрібно також проводити і внутрішні роботи. Там досить старі інженерні комунікації, системи опалення, електро- та водопостачання. Аналогічно і з вокзалом у Чернівцях, – підсумував виконавець обов'язків головного інженера Львівської залізниці.

Варто відзначити, що на нараді, попри більшість позитивних моментів, прозвучало чимало зауважень і обґрунтованих претензій. Зокрема не всюди є узгодженість з проектантом, замовником і виконавцем, деякі підприємства, що замовили відповідні види роботи, не можуть прийняти будівельні групи для виконання своїх робіт через неготовність об'єктів. Це власне і викликало вмотивовані претензії на нараді. Володимир Чернега закликав колеги поставитися до роботи відповідально і по-господарськи.

– Іноді просто шокує безпорядок на території деяких станцій: неприбране будівельне сміття, поодинокі похилені дерева, над будівлями, що ремонтуються. Кожен трудовий колектив повинен подбати про своє робоче місце. За потреби можна провести суботник, територія повинна бути чистою та прибраною. І навіть якщо гроші на благоустрій ще не передбачені, то варто почати з того, що можна зробити вже, і підготуватися до наступних робіт, – закликав Володимир Чернега.

На нараді прозвучали також зауваження до якості виконання робіт, недотримання технології та охорони праці тощо.

**Оксана ЛОЙК**