

Переход без опасности

ПРОЕКТЫ

Александр Панченко

Как мы уже сообщали, дорожная комиссия под руководством главного инженера СКЖД Валерия Танаева определила места на участке Туапсе – Адлер, где будут строиться подземные или надземные пешеходные переходы через железную дорогу.

БЕЗ РИСКА ДЛЯ ЖИЗНИ

На большинстве станций и перегонов Черноморского побережья от Туапсе до Адлера для обеспечения безопасности людей к предстоящей олимпиаде 2014 года должна быть установлена звукопоглощающая стена, огораживающая железную дорогу. Таким образом перейти через нее можно будет только по пешеходным мостам и переходам.

Пешеходные переходы должны отвечать всем современным требованиям, в частности, ими должны пользоваться не только обычные пассажиры, но и инвалиды.

Железная дорога на всем этом участке находится в непосредственной близости от моря. Поэтому люди переходят через нее постоянно, особенно летом, когда увеличивается число курортников, а пассажирские перевозки на побережье в это время резко возрастают. Человек на рельсах – потенциальное ЧП. В 2007 году, например, под колесами поездов только за лето погибли 20 человек, в 2008 году – 24 человека.

Между тем сегодня техническая скорость дви-

жения поездов на участке составляет всего 42 километра в час. И причина не только в состоянии пути, но и в опасности наезда на людей.

После реконструкции участка скорости будут расти, и в перспективе, по информации начальника Краснодарского отделения Евгения Горлакова, скорость прохождения поездов на сочинском побережье будет составлять 120-140 километров в час. Понятно, что в таких условиях людям вообще нельзя выходить на пути. Даже при экстренном торможении поезд может остановиться лишь через полтора километра.

А ведь на участке увеличится не только скорость, но и интенсивность движения – поезда будут следовать черед каждые 4-6 минут. Это произойдет еще до Олимпийских игр. Уже сейчас на участке число грузовых поездов выросло, а чем ближе к Олимпиаде, тем больше грузов будет идти в район Сочи. Поэтому надо сделать все, чтобы обезопасить людей. Конечно, всю железную дорогу огородить невозможно, но те места, где наиболее часто выходят отдыхающие на пути, должны быть закрыты.

Кстати, звукопоглощающая стена уже возведена на станции Лоо. Вокзал здесь находится рядом с морем – до пляжа всего несколько десятков метров. До этого у железнодорожников постоянно возникали осложнения с отдыхающими, которые, пренебрегая собственной безопасностью, шли на пляж через железнодорожные пути. Теперь этих проблем нет – чтобы попасть из городка

на пляж или обратно, надо спуститься в подземный переход. Длина стены составляет 450 метров, и она выполняет еще одну важную функцию: не только отгораживает жилой поселок, но и защищает его от шума железной дороги.

Аналогичные сооружения появятся и на других участках сочинского побережья и станциях, в частности в Лазаревской, где пока существует свободный выход на железную дорогу. Проектировщикам дана задача – оградить железную дорогу шумопоглощающими стенами. Уже проведены изыскания на участке от Лоо до Адлера, определена стоимость работ. Аналогичная процедура в кратчайшие сроки будет проведена на участке от Лоо до Туапсе. Сведения будут переданы в ОАО «РЖД», а предложения в дальнейшем в правительство страны.

ПАНДУСЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

При проектировании и возведении объектов будут учтены и интересы людей с ограниченными возможностями – это требование Международного олимпийского комитета.

Пешеходные переходы оборудуют лифтами и пандусами. На отдельных станциях и остановочных площадках будут удлинены и повышены пассажирские платформы, приведены в соответствие с этими требованиями помещения вокзалов. Это важно еще и потому, что за основной Олимпиадой, по традиции, последуют Паралимпийские игры.

Главный инженер СКЖД Валерий Танаев провел совещание, пос-



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Пройдет время, и перейти через пути можно будет только по пешеходным мостам и переходам

вященное итогам этой поездки.

– На участках Сочи – Туапсе и Сочи – Веселое, где сегодня идет реконструкция железнодорожного полотна, пути будут защищены шумоизолирующими панелями, – подчеркнул он. – Поэтому такого появления людей на железнодорожных путях, как наблюдается сегодня, уже не будет. Нам надо предусмотреть проходы к морю, строительство инфраструктуры для инвалидов. Кстати, новые станции, которые проектируются и будут созданы – Имеретинский курорт, Красная Поляна – изначально будут обладать необходимой инфраструктурой, которой смогут пользоваться инвалиды.

Необходимо привести в надлежащий вид уже существующие переходы. Мы должны четко знать, сколько у нас будет мостов и тоннелей, лифтов для инвалидов. На строительство каждого объекта требуют-

ся деньги. Поэтому нужно все просчитать, включить в документацию, а потом выйти с предложением на правительство, чтобы нам выделили на эти цели деньги.

Важно, чтобы к переходам была «подтянута» современная качественная инфраструктура – автодорога, пешеходные дорожки. Железная дорога берет на себя устройство самих переходов, а подходы к ним будет приводить в порядок местная администрация, которая возмет эти затраты на себя. В ряде мест, где будут строиться переходы, есть жилые дома, следовательно, живущих в них людей надо будет переселять. Это серьезная работа, поэтому в рамках взаимодействия с железнодорожниками была создана рабочая группа, которая будет курировать все эти вопросы. В ее состав вошли представители СКЖД, проектировщики, работники городской архитектуры.

НА СТРОЯЩИХСЯ ОБЪЕКТАХ

Комиссия, возглавляемая Валерием Танаевым, также работала на станциях Мацеста, Хоста, Веселое, где идет строительство различных объектов.

Работы здесь разворачиваются полным ходом. Например, на устройстве грузовых дворов, которые начали строить не так давно – в августе.

Главный инженер СКЖД провел совещание с подрядчиками. В частности, было рассмотрено, как идет развитие железнодорожной инфраструктуры на участке Мацеста – Хоста. Установлены жесткие сроки сдачи ряда объектов. Например, до конца года должны быть готовы пути, СЦБ, энергетика, а по участку пройти пробный поезд. На станции Хоста окончены строительно-монтажные работы на посту ЭЦ, а в январе будущего года будет выполнена регулировка.

Дом для паровой машины

НАШИ ДАТЫ

Елена Трифилук

За два дня до наступления Нового года локомотивное депо Каменоломни отметит свой 145-летний юбилей.

Предприятие это было основано в далеком 1863 году, 29 декабря.

В Санкт-Петербургском центральном историческом архиве сохранились документы, говорящие об истоках депо Каменоломни.

Оказывается, что в те годы на Максимовской (так прежде называлась станция Каменоломни) был «дом для помещения

постоянной паровой машины и машиниста». Спустя 14 лет здесь появилось здание депо на два паровоза, а в 1890 году – пристройка, уже рассчитанная на четыре стойла для локомотивов.

Любопытно, что некоторые сооружения, введенные еще в начале XX века, служат верой и правдой нынешнему поколению железнодорожников. Не все из тех, кто проходит сегодня мимо цеха по ремонту электропоездов и тепловозов, знают, что возведен он был еще в 1927 году и предназначался для холодной промывки паровозов.

А паровоз ФД-20 №2109, стоящий сейчас

на пьедестале перед локомотивным депо Каменоломни в качестве памятника, также является своеобразным символом этого предприятия. Ведь еще в 1935 году для грузовой работы сюда стали поступать самые мощные тогда в Европе паровозы этой серии. Оснащение ими шло стремительно, и вскоре в депо уже было 53 таких локомотива. А паровозы серии «Э», которые трудились в Каменоломнях с 1918 года, использовались на маневровой работе.

В годы Великой Отечественной войны подвижной состав, оборудование, вместе с работниками предприятия и чле-

нами их семей пришлось эвакуировать вглубь страны. А в 1944 году депо снова стало функционировать и развиваться.

В 1960 году началась электрификация Северо-Кавказской дороги с одновременной реконструкцией локомотивного депо Каменоломни. Оно стало базой по ремонту тягового состава переменного тока, эксплуатируемого на нашей магистрали.

С 2002 года депо стало усиленно оснащаться. Были получены новые домкратные установки, токарно-винторезные станки, различные устройства для ремонта электропоездов ВЛ80, ВЛ60, диагностические комплексы «Вектор-

2000» и «Доктор-30М», современные дефектоскопы.

В 2004 году запущена в эксплуатацию установка магнитоплазменного упрочнения гребней колесных пар, произведена замена трех мостовых кранов.

Сегодня локомотивное депо Каменоломни выполняет вывозную работу на северном участке Ростовского отделения и текущий ремонт электропоездов серии ВЛ80 и ВЛ60 для многих предприятий дороги.

Здесь хранят традиции, заложенные старшими поколениями железнодорожников. И нынешние подвигают своих предшественников.

Уважаемые работники и ветераны локомотивного депо Каменоломни!

Сердечно поздравляем вас с 145-летием основания нашего предприятия! Желаем долгих и счастливых лет жизни в кругу любимой семьи, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне!

Отличное здоровье, активная жизненная позиция и неиссякаемый оптимизм пусть будут залогом успехов в вашей профессиональной деятельности.

Сергей Шаламов, начальник локомотивного депо Каменоломни
Ольга Гагина, председатель профсоюзного комитета