

ПАРЛАМЕНТСЬКА ГАЗЕТА "ГОЛОС УКРАЇНИ" ЗНОВУ ПРО ВІДНОВЛЕННЯ
РУХУ ПОТЯГІВ ЧЕРЕЗ РАХІВ ДО РУМУНІЇ



Знімок з торішньої церемонії відкриття руху пасажирського потягу до Румунії.

Завдяки моїм публікаціям на сторінках газети «Голос України» (2 березня 2002 р., 13 липня 2011 р., 16 листопада 2012 р., 31 травня 2013 р., 18 лютого 2014, 18 травня 2019 р. та інших) і в соціальних мережах) торік 17 січня за участі керівників Мінінфраструктури України, «Укрзалізниці», Закарпатської облдержадміністрації, румунського повіту Марамуреш урочисто в Рахові і на румунській залізничній станції Валя Вишеулуй після майже двадцятирічної перерви, - знову було відкрито рух пасажирського потягу до Румунії. Його маршрут: Рахів – Валя Вишеулуй (див. «Голос України» за 10 січня минулого року).

Отже, нарешті багаторічна мрія горян здійснилася. «Укрзалізниця» за кілька місяців виконала фантастичні обсяги робіт з капітального ремонту 19,2 км колії на дистанції Рахів – держкордон та 1,4 км колії на перегоні Тересва – держкордон. Відремонтовано також 120 штучних споруд, 26 мостів, 42 підпірні стінки, один тунель та інші залізничні об'єкти на загальну суму понад 155 млн грн.

Під час інтерв'ю телеканалам на церемонії відкриття руху цього потягу на мос зауваження, що потяг за маршрутом «Рахів – Валя Вишеулуй» стане не рентабельним і через два-три місяці й перестане їздити, – керівництво «Укрзалізниці» розповідало учасникам урочистостей, що це тимчасовий варіант, і що найближчим часом цей потяг буде їздити за маршрутом «Львів – Сігету Мармаціей». І що незабаром буде запущено новий, теж дуже важливий маршрут потягу «Чернівці – Івано-Франківськ – Рахів – Сігету Мармаціей – Ужгород».

Крім того, йшлося про те, що відновлення руху потягів на дільниці Рахів – держкордон – Румунія – держкордон – Тересва дозволить диверсифікувати ризики, які виникають при пошкодженні об'єктів критичної інфраструктури на гірських дільницях, отримати додатковий пункт переходу з Румунією (пропускною здатністю 120 вагонів на добу), що дозволить розвантажити пункти переходу «Вадул – Сірет» і «Дяково» тощо.

Офіційним гостям роздали картосхеми цих маршрутів. А керівництво управління пасажирських перевезень навіть пообіцяло взяти мене буквально найближчими тижнями на тестовий рейс потягу з Рахова до Ужгорода...

...З того часу минуло майже півтора року. Так, як я і передбачав, потяг «Рахів – Валя Вишеулуй» перестав буквально за кілька місяців їздити як не рентабельний. А про новий маршрут загалом забули.

Цими днями я поцікавився у Володимира Любка, який відповідає в «Укрзалізниці» за організацію пасажирський перевезень і який обіцяв взяти мене на тестовий проїзд до Ужгорода, – чому не їздять обіцяні потяги?

Відповідь просто розчаровує. З'ясувалося, щось іще не допрацювали румунські залізничники (хоча у засобах масової інформації та соціальних мережах була інформація про їхню успішну роботу).

А в «Укрзалізниці», виявляється, не вистачає рухомого складу та є важливіші напрямки. І, звичайно, нерентабельність маршруту «Рахів – Валя Вишеулуй».

Тож виходить, що 155 млн грн під час війни викинуто на вітер?!.

У цьому контексті варто нагадати, що «Рамкова конвенція про охорону та сталий розвиток Карпат», яку схвалено, до речі, у Рахові, 25 років тому на міжнародній науково-практичній конференції «Карпатський регіон і проблеми сталого розвитку», зобов'язує країни-підписанти проводити політику планування сталого розвитку транспорту та інфраструктури. Але, наголошую, з урахуванням особливостей гірського довкілля, необхідності охорони вразливих територій, зокрема регіонів, багатих на біорізноманіття, територій, на яких знаходяться міграційні шляхи, або тих, що мають міжнародне значення, охорону біологічного різноманіття та ландшафтів, а також тих територій, що мають особливе значення для туризму. І що «сторони співпрацюють щодо розробки сталої транспортної політики, яка забезпечує переваги мобільності та доступу в Карпатах, водночас зменшуючи негативний вплив на здоров'я людей, ландшафти, рослини, тварин та їхні середовища існування»...

Тому розвиток залізничного транспорту у Карпатах є найменш екологічно шкідливим та найбільше відповідає вимогам Карпатської конвенції.

Федір ГАМОР,

головний редактор журналу «Зелені Карпати», заступник директора Карпатського біосферного заповідника, професор.

Рахів, Закарпатська область.

Фото надане автором.

24.03.2024 р.

Понад 155 мільйонів гривень на вітер... під час війни?

або Чому багатостраждальний потяг через Рахів до Румунії знову не їздить

Завдяки моїм публікаціям на сторінках газети «Голос України» (2 березня 2002 р., 17 липня 2011 р., 16 листопада 2012 р., 31 травня 2013 р., 18 лютого 2014 р., 18 травня 2019 р. та інших) і в соціальних мережах України, «Українізнавці», Закарпатської обласної адміністрації, румунського повіту Мармаруреш урешито в Рахові та на румунській залізничній станції Вала Висшеулуй після майже двадцятирічної перерви знову було відкрито рух пасажирського потягу до Румунії. Ного маршрут — Рахів — Вала Висшеулуй (див. «Голос України» за 10 січня минулого року).

Отже, нарешті багатостраждальний потяг здійснюється.

«Українізнавці» за декілька місяців виконали фантастичні обсяги робіт з капітального ремонту 19,2 км колій на дистанції Рахів — держкордон та 1,4 км колій на перегоні Тересва — держкордон.

Виремонтовано також 120 шпунтів спору, 26 мостів, 42 підвісні стінки, один тунель та інші залізничні об'єкти на загальну суму понад 155 млн грн.

Під час інтер'ю телеканалом на перемоні відкрити рух цього потяга на мост з'ясувалося, що поїзд за маршрутом Рахів — Вала Висшеулуй стане нерентабельним і через два-три місяці пе-

рестане їздити, керівництво «Українізнавці» розповідало учасникам урочистостей, що це тимчасовий варіант і що найближчим часом цей потяг їздитиме за маршрутом Львів — Сірет Мармашей. І що незабаром буде запущено новий, теж дуже важливий маршрут потяга Чернівці — Івано-Франківськ — Рахів — Сірет Мармашей — Ужгород.

Крім того, Вєлі про те, що відновлення руху потягів на дистанції Рахів — держкордон — Румунія — держкордон — Тересва дасть змогу диверсифікувати ризики, які виникають при пошкодженні об'єктів

критичної інфраструктури на греських ділянках, отримати додатковий пункт переходу з Румунією (пропускною здатністю 120 вагонів на добу), що дасть змогу розвантажити пункти переходу «Вадул — Сірет» і «Дяково» тощо.

Офіційним гостям роздали картосхеми цих маршрутів. А керівництво управління пасажирських перевезень навіть пообіцяло взяти мене буквально найближчим тижднем на тестовий рейс потяга з Рахова до Ужгорода.

Відтоді минуло майже півтора року. Так, як я і передбачав, потяг Рахів — Вала Висшеулуй перестав буквально за декілька місяців їздити як нерентабельний. А про новий маршрут заглом забули.

Днями я поїждився у Володимир Лябка, який відповів: в «Українізнавці» за організацію пасажирських перевезень і який обіцяв взяти мене на тестовий поїзд до Ужгорода, чому не їздить об'єкт потяги.

Відповідь просто розчарувє. Виявляється, шось їще не допрацювали румунські залізничники (хоча у межах та соціальних мережах була інформація про їхню успішну роботу).

А в «Українізнавці» виявляється, не вистачє рухомого складу та є більш важливі напрямки. І, звичайно, нерентабельність маршруту Рахів — Вала Висшеулуй.

Тож виходить, що 155 млн грн під час війни викинуто на вітер?!

У цьому контексті варто нагадати, що «Рамкова конвенція про охорону та сталій розвиток Карпат», яку схвалено, до речі, у Рахові, 25 років тому на міжнародній науково-практичній конференції «Карпатський регіон і проблеми сталого розвитку» зобов'язує країни-підписанти проводити політику планування сталого розвитку транспорту та інфраструктури. Але, наголосую, з урахуванням особливостей греського докльє, необхідності охорони

вразливих територій, зокрема регіонів, багатих на біорізноманіття, територій, на яких розміщені міграційні шляхи, або тих, що мають міжнародне значення, охорону біологічного різноманіття та ландшафтів, а також тих територій, що мають особливе значення для туризму. І по «сторони співпрацюють щодо розробки сталой транспортної політики, яка забезпечує переваги мобільності та доступу в Карпатах, водночас зменшуючи негативний вплив на здоров'я людей, ландшафти, рослин, тварин та інші середовища існування».

Тому розвиток залізничного транспорту у Карпатах є найменш екологічно шкідливим та найбільше відповідає вимогам Карпатської конвенції.

Фєдєр ГАМОР, головний редактор журналу «Землі Карпат», заступник директора Карпатського біосферного заповідника, професор, Рахів Закарпатської області.

ТУРБОТА

Реабілітаційні послуги для наймолодших земляків запроваджують у Полтаві

В обласному центрі на базі міського центру комплексної реабілітації для осіб з інвалідністю відкрили відділення раннього втручання.

Уже з його назви зрозуміло, що тут надаватимуть кваліфіковані послуги наймолодшим землякам (власне, родичам, у яких вилеують діти з порушеним розвитком). Бо достеменно відомо, що раннє розкриття фактору допомоги таким дітям, то більше шансів на успіх певного лікування.

У відділенні працюватимуть п'ять висококваліфікованих спеціалістів, які пройшли додаткове навчання. Зокрема, вчителів-логопедів, практичний психолог, соціальний педагог, фахівців із фізичної реабілітації й адміністраторів. Не менш важливо те, що вони матимуть свій простір для роботи з малечю — добре оснащену засобами реабілітації розв'язку кімнату. І обладнану за допомогою Дитячого фонду ООН (ЮНІСЕФ).

Тут зможуть опрацювати окремі навчальні дитини дитини необхідних умов і навичок, покращенню їхньої взаємодії з членами родини та соціумом, здатність до перебування в дошкільному закладі тощо. Водночас надаватимуть психотерапевтичну допомогу через Сами комплексність послуг і нерозривна єдність трьох складових — медичної, соціальної та освітньої — покладає забезпечити очікуваний результат. Василь НЕЖМАК, Полтавська область.

SHOT ON REDMI 7
AI DUAL CAMERA

ОГОЛОШЕННЯ