

ХОДЯТ ПО ГОРОДУ СЛУХИ...

Открытие движения электропоездов на участке Чернигов-Нежин в Славутиче обросло самыми различными слухами

... Слухи бывают разные — плохие и благоприятные, возникающие до и после события. Они просто не могли не возникнуть вокруг такого события, как открытие движения электричек между Черниговом и Киевом. Их было много. Некоторые из них явно не лезли ни в какие ворота. Другие нуждаются в комментариях.

Слух 1.

“Электричку пустят сразу из Славутича до Киева...”

В расписаниях движения электропоездов, помещенных на славутичском и черниговском железнодорожном вокзалах — некоторое несоответствие. Если первое уведомляет, что прямое сообщение между Славутичем и столицей существует, то второе предупреждает: это самое сообщение действует полуофициально, единого маршрута Славутич-Киев нет — есть два маршрута с пересадкой в Чернигове. Ситуацию прояснила заведующая билетными кассами черниговского ж/д вокзала Людмила Плоская. Она сообщила “Т.С.”, что, в принципе, график движения построен таким образом, чтобы электропоезд, выйдя из Киева, сделал полный круг, и, зайдя в Славутич, Неданчичи или Иолчу, отправился на санобработку и техконтроль. Поэтому пока, приходя из Киева, этот же поезд после незначительного промежутка времени отправляется на Славутич (или наоборот). До сих пор имеет место только один сбой в расписании движения, и произошел он по техническим причинам. Однако, чтобы сохранить удобный для славутчан маршрут, администрация города должна обратиться с соответствующей просьбой в Киевгосттранс.

Слух 2.

“Электричка будет в пути три с половиной часа, как и автобус, а стоимость билета окажется в пределах пяти гривен...”

Фактическая стоимость билета — 5 грн 44 копейки (1 грн 46 коп от Славутича до Чернигова и 3 грн 98 коп от Чернигова до Киева). Поезд будет пребывать в пути около 5 часов (50 минут и 4 часа



Что там нового об электричках?

соответственно). Относительно невысокая скорость движения на участке Чернигов-Нежин обусловлена наличием всего одной ж/д ветки, что приводит к потере времени из-за пережиданий встречных составов.

Слух 3.

“Вагоны в новых электричках будут такого типа, как модернизированные общие, — с откидными столиками и креслами...”

На деле ничего подобного, естественно, не оказалось. Электричка как электричка — одна из тех, что до сих пор бегали и бегают по киевским маршрутам на Фастов, Белую Церковь, Мироновку и т.д. Никаких спальных сидений: те же стандартные трехместные скамейки, что и везде. Правда, в большинстве своем отремонтированные — сидения на них заново покрыты поролоном и обтянуты дерматином. Наивные железнодорожники, желая уберечь дорогостоящую винилискожу, добровольно покрыли ее симметричными штампованными узорами. Срабуют ли эти меры? Трудно сказать: определенная часть пассажиров живет по принципу “не украду, так хоть испорчу”.

Слух 4.

“... Теперь за салом-мясом можно будет мотаться из Славутича в Гребенку без пересадок...”

Размечтались. И раньше далеко не все черниговские дизель-поезда шли по маршруту Чернигов-Прилуки-Гребенка, а теперь, учитывая то, что путь до Гребенки не электрифицирован, — и подавно. Прямой электрички нет и не будет. Железнодорожники рекомендуют добираться до Гребенки следующим образом. Выехав из Славутича электропоездом, отправляющимся в 6 ч. 22 мин., вы вполне успеете на дизель-поезд Нежин-Прилуки, который отправляется в 10 часов утра. Из Прилук придется выезжать попутными поездами. Зато вечерний дизель (его отправление подогнано под прибытие в Нежин электропоезда Чернигов-Киев, время отправления 17 ч. 28 мин) следует прямо до Гребенки.

Слухи 5-6.

“... Деньги на электрификацию Черниговской ветки дала Германия (варианты: Франция, Англия, США — М.Р.), чтобы прямиком из Европы возить отработанное радиоактивное топливо на перерабатывающий комбинат, который строится возле Славутича (варианты: возле Пакуля, Радуня, Мнева, на промбазе, в зоне — М.Р.)...”

Слух серьезный, почти сенсационный, требующий комментариев от официальных лиц. Начнем с того, что

пожелавшие остаться неофициальными официальными лицами ЮЗЖД напрочь отвергли вариант целевого финансирования странами ЕС и “большой семерки” ремонтных работ на участках дороги. Хотя, в общем-то, следуя логике вещей, ожидать пусть даже неофициального подтверждения не приходилось. Наиболее подробно прокомментировал ситуацию городской голова Славутича Владимир Удовиченко:

— Во-первых, что касается сугубо транспортного вопроса, я считаю: черниговчанам и славутчанам крупно повезло. Теперь, когда бензин подорожал, они могут спокойно ездить в Киев, комфортно почитывая в электричке газету.

Во-вторых, я думаю, что для нас было бы большой удачей, если бы завод по переработке радиоактивных отходов был построен именно в тридцатикилометровой зоне. К сожалению, беда уже случилась, и места лучше, чем зона, для подобного предприятия просто не найти. Это должна быть абсолютно экологически безопасная система, и современные технологии позволяют это сделать. В Украине много проблем, связанных с атомной энергетикой, и не последнее место среди них занимает проблема ЧАЭС. Хочешь-не хочешь, в зоне надо иметь такое предприятие, чтобы не возить отходы в Красноярский край. Украине надо иметь свой замкнутый цикл производства и переработки ядерного топлива. Это огромные объемы работ по объекту “Укрытие” и выводу из эксплуатации ЧАЭС. Другое дело, что надо научиться проводить, скажем так, ядерные работы экологически безопасно. Поэтому молиться надо, чтобы нашлись средства на сооружение перерабатывающего предприятия в районе “Укрытия”. Вот как должен ставиться вопрос.

— То есть какая-то “строительная” подоплека у слухов этих все же была?

— Абсолютно нет.

Ходят слухи по городу... Рождаются и умирают. И почти всегда они преувеличены. А то и вовсе сотканы из воздуха...

Майя РУДЕНКО.
Фото автора