

Депутати підкладають своє плече краянам з усіх насущних проблем життєзабезпечення краю

На першому пленарному засіданні сьомої сесії Михайло Бойчук звернувся з депутатським запитом щодо виділення коштів на проект «Реконструкція котельні ДНЗ в с.Верхнє Водяне Рахівського



району».

У поданому документі Михайло Михайлович зазначив:»До мене як до депутата облради звернулася Верхововодянська сільська рада з проханням посприяти у вирішенні питання виділення коштів для проекту «Реконструкція котельні ДНЗ в с.Верхнє Водяне Рахівського району». Даний проект є в переліку інвестиційних проектів співробітництва Закарпатської області та Краю Височина Чеської Республіки.

Василь Скрип у своєму депутатському запиті клопотав про додаткове фінансування Закарпатського обласного бюро судово-медичної експертизи по статті «Заробітна плата». «Для забезпечення в повному обсязі нарахування та виплати зарплати у 2017 році (враховані нові схеми посадових окладів працівників державних спеціалізованих установ судових експертиз та розміри надбавок за кваліфікаційні класи судових експертів) потреба в додаткових коштах на 2017 рік складає 1927800 грн., у т.ч. й на зарплату – 1580200 грн», - наголошується у запиті.

Ірина Мацепура подала депутатський запит з наболілого для жителів Рахівщини питання щодо необхідності поновлення функціонування залізничного руху на ділянці Солотвино - Великий Бичків.

У документі акцентується увага на тому, що через зсув ґрунту дільниця Солотвино - Великий Бичків та станція Великий Бичків Львівської залізниці закрита для руху поїздів з жовтня 2002 року. Як наслідок, близько 30 тисяч мешканців Рахівського району (с. Луг, Косівська Поляна, Росішка, Великий Бичків, Верхнє Водяне, Середнє Водяне, Водиця, Біла Церква, інші малі села), які проживають у межах досяжних для користування залізницею, вже понад 15 років залишаються без залізничного сполучення. Безпосередньо в межах проходження залізниці розміщені населені пункти Біла Церква і Великий Бичків. Промисловий потенціал Рахівського району в основному зосереджений в смт Великий Бичків, частка якого у загальних обсягах промислової продукції району за останні роки складає біля 70%.

З цього приводу до органів влади і до керівництва Укрзалізниці та Мінінфраструктури неодноразово звертались і районна державна адміністрація, і районна рада, і народні депутати, і мешканці сіл. Усі відповіді однотипні: «відновлення руху на вищевказаній малодіяльній та збитковій дільниці є економічно недоцільним», затрати на відновлення сполучення в різних офіційних листах коливаються від 120 до 180 млн грн.

- Вважаю, що такий підхід є неправильним ні з огляду історії функціонування залізниці в Рахівському районі, ні з огляду функцій інфраструктури, важливою частиною якої є залізничне сполучення, - зазначає Ірина Олександрівна і додає: - Більше 100 років тому урядом Австро-Угорської імперії було прийнято рішення розвивати наш край. Залізниця дала поштовх бурхливому розвитку цілого регіону. За історію існування залізниці в Рахівському районі мережа скоротилась від рейсів до Праги і Будапешту - до поїздів сполученням Рахів - Львів і Солотвино - Львів і декількох приміських потягів.

Протягом багатьох років на всі запити Укрзалізниця відповідала, що немає економічної доцільності навіть в поїздах до Києва і лише з 2014 року курсує поїзд Рахів- Київ, а з травня 2017 року - Солотвино - Київ. Виявилось, що це все таки прибуткові маршрути.

Далі І.Мацепура наголошує, що, «зважаючи на доволі депресивний стан економіки Рахівського району, поновлення транспортної інфраструктури може виявитися додатковим стимулом для розвитку. Відповіді Укрзалізниці про великі затрати на поновлення руху, ставлять, образно кажучи, паровоз позаду вагонів. Щоб запрацювала інфраструктура і з'явилася економічна ефективність - спочатку треба поновити залізницю. Великі проекти характеризуються значним періодом окупності фондів, оскільки в більшості випадків ефективність створення інфраструктурних об'єктів проявляється у віддаленому періоді, тривалим строком функціонування, значна частина ефекту функціонування й розвитку транспорту не знаходить відбиття в показниках його роботи, а проявляється в базових галузях і соціальній сфері.

Оскільки Укрзалізниця є Державним підприємством, то логічним було б, що державним інтересом є розвиток інфраструктурної мережі».

Усі запити підтримані депутатами та направлені у відповідні інстанції для їх позитивного вирішення.

Прес-служба облради

[gallery link="file" order="DESC" columns="2" orderby="title"]