

■ ПРЯМА МОВА



Остап БОЙКО,
директор Сколівського
лісгоспу:

У листопаді 2016 року лісгоспу вдалося дійти до круглої позначки в 100 кілометрів — стільки лісових доріг із твердим покриттям збудували за 10 років. Символічну точку відзначили на кам'янистому виступі лісового шляху Дубинського лісництва, що веде до ушлявленої гори Ключ між селами Труханове і Кам'янка. Загалом із 2007 року проклали нових і відновили старих доріг 153 км, витративши 16,3 млн грн (з них 7,2 млн грн — бюджетних). Ми свідомо йдемо на затрати, бо завдяки будівництву доріг з'являється можливість здійснювати своєчасне та ефективне виконання всього комплексу лісгосподарських робіт відповідно до проекту організації та розвитку лісового господарства; забезпечення охорони й захисту насаджень від пожеж, хвороб і шкідників; виконання біотехнічних заходів, спрямованих на відтворення та збереження мисливської фауни; підвищення рекреаційного потенціалу і туристичної привабливості лісових масивів, а відтак поліпшення економічних та екологічних умов ведення лісового господарства. Навіть важко уявити, який вигляд мали б наші Карпати, якби ми вчасно не взялися за розбудову дорожньої інфраструктури, за нарізання доріг до віддалених гірських куточків, де на площі майже 5 тис. га масово всихали смереки. Лише замінивши різніми видами санітарних заходів похідні ялинники на корінні ялицево-букові ліси (завдяки дорогам, які відкрили доступ до пошкоджених масивів), вдалося уникнути катастрофи. Нині продовжуємо дорожнє будівництво, пристосовуючи його до нових вимог у веденні лісового господарства. Наприклад, оскільки відмовилися від суцільних рубок, а перейшли до вибіркових, відпала потреба прокладати магістральні спеціалізовані лісові траси. Акцент робимо на розгалужених шляхах. Не секрет, що кожен кілометр дороги через ліс дуже дороговартісний. Не маючи вже давно ані копійки держаного фінансування, всі роботи виконуємо за власні кошти, які отримуємо за реалізацію лісу та пилопродукції, надання рекреаційних послуг. За підсумками минулого року реалізували продукції на суму понад 72 млн грн, що майже на 10 млн більше, ніж попереднього року. Левову частку, а саме 16,8 млн грн, вклали у ведення лісового господарства. Ще 20,3 млн грн заплатили різних податків. Дбаємо і про соціальний розвиток, про зміцнення матеріально-технічної бази, в тому числі, й підрозділу дорожнього будівництва. Закупили сучасні екскаватори, грейдери, самоскиди, бульдозери. Наявність лісових доріг — це свідчення цивілізованості держави.

Везе не кінь — везе дорога

За 12 років у Сколівському лісгоспі побудували 120 кілометрів гірських доріг

*Микола ПУГОВИЦЯ,
Київ — Відень — Львів,
фото автора*

Добротні альпійські...

Мільйони туристів щороку відвідують «культурну Мекку» Європи — Відень. Приїждять, щоб насолодитися музикою Штрауса, Моцарта, Легара, побачити відомі архітектурні пам'ятники та ансамблі, помилуватися красою голубого Дунаю, а ще — помріяти під кронами столітніх буків казкового Віденського лісу. Він то плавно стелиться за Венусбергом з його стрімкою телевежею, то круто обривається біля гори Каленберг, що оточена дунайським берегом. Дістанешся звивистою дорогою Леопольдсберга — останньої перед величною рікою вершини лісу — і Відень перед тобою, мов на долоні. Але Віденський ліс — це не лише приміські масиви. Це й кам'янисті, покриті хвойними та листяними деревами передгір'я. Він займає величезну площу і має одну характерну особливість — доглянутий та чистий, із сильно розвинутою мережею автодоріг, що властиво Альпам.

Повсюдно в країні вражає бездоганна якість дорожнього полотна — як на гомінких автотрасах, так і високо в горах, як у державних, так і фермерських, монастирських лісах. Особливістю будівництва доріг на схилах є віддаленість їх від річок і потоків, мала кількість штучних матеріалів, використання в конструкціях кам'яної сировини з припасованих кар'єрів. Для влаштування земляного полотна і основи дорожнього покриття тут використовують екскаватори, оснащені змінним обладнанням, що полегшує виконання робіт за складних гірських умов. Обов'язково передбачені технологічні майданчики, підпірні стінки, водовідвідні та водорегулюючі системи...

Не буду розповідати про захоплення від мандрів їхніми лісовими дорогами — нам би такої якості траси державного значення. Наведу лише такі цифри: густота доріг у зелених масивах Австрії — близько 7 км на 100 га. Завдяки добротним шляхам мають змогу залучити до господарського обігу всю покриту лісом площу, виконувати весь комплекс необхідних робіт із заготівлі деревини. Але тут я поставлю крапку на австрійських враженнях і перейду до рідних теренів: нині вже не треба їхати за тридев'ять земель, аби побачити зразок того, якими повинні бути гірські дороги.

... і добротні карпатські

Саме так коротко та влучно можна охарактеризувати лісові шляхи, якими наприкінці багатосніжної зими (а вона в Карпатах досі ще не передала свої владні повноваження весні) довелося без проблем підніматися поближе до неба. За остан-



Лісничі Михайло Созанський і Микола Бандерич: «Завдяки новій дорозі тепер без проблем дістаємося найвіддаленішого гірського урочища Тимшарів»



Водій Василь Мурза: «Дорога — це життя для лісу»



Головний лісничий Сколівського лісгоспу Василь Дмитрів і лісничий Верхньосиньовиденського лісництва Володимир Берник ідуть унікальною лісовою дорогою, прокладеною між кам'янистими виступами



Підприємець Михайло Кривецький (ліворуч): «Цьому мосту, зведеному ще за Австро-Угорщини, не страшні ніякі повені. За ним доглядає Зелем'янівське лісництво на чолі з Михайлом Созанським»

ні 12 років силами Сколівського лісгоспу, яким ось уже два десятиліття вміло керує Заслужений лісник України Остап Бойко, проклали 120 км доріг із твердим покриттям, причому за сучасними європейськими технологіями. Починали 2007 р., коли небувалого розмаху набуло всихання смереки: мали понад 700 тис. куб. м пошкодженої деревини, а дістатися до неї не могли. Уже

тоді розуміли, що без розгалуженої інфраструктури це неможливо, бо, як кажуть у народі, «везе не кінь — везе дорога». Тому й узяли курс на будівництво їх. Звернули увагу на досвід Австрії, в якій відповідна програма вже існувала понад сотню років і яка, маючи на своїй території значно вищі й складніші від Карпатських гори — Альпи, досягла рекордної для Європи густоти

доріг. Тому запросили до співпраці тамтешніх фахівців — тендер на виконання будівельних робіт виграла українсько-австрійська науково-виробнича фірма «Опілля».

— Австрійці погодилися навчати наших лісівників, зокрема, й володінню технікою, — розповів головний інженер підприємства Василь Цюцик. — Тоді вони працювали на багатофункціональному екскаваторі «Каматсу». «Японець» сам стягував повалені лісорубами дерева, проводив земляні роботи, розрівнював дорожнє полотно. І це виконував один працівник — залежно від складності гірської породи він за зміну прокладав 80—120 м дороги. Ніякого тобі скупчення техніки, ніяких підсобників, пальне й те підвозив сам на власному легковому. Проектування ми здійснювали за власні кошти, для будівництва збиралися залучити інвестиції, але 2007 року, вперше в історії галузі, Уряд України виділив 60 млн грн для прокладання лісових доріг — частина їх перепала і нашому лісгоспу. Загалом за три роки з держбюджету надійшло 7,2 млн грн — завдяки їм у сколівських Бескидах з'явилося 23,6 км прекрасних доріг. Решту побудували за кошти підприємства...

Разом із лісничими Зелем'янівського і Гребенівського лісництв Михайлом Созанським і Миколою Бандеричем вирушаємо в гори, аби побачити результати праці лісівників. Їхали через лісові урочища Джершин, Озирний і Тимшарів, які з'єднала ота перша дорога, прокладена за участю австрійців. Зупинялися то в одному, то в іншому місці. Біля одного з трьох мостів через річку Зелем'янку, зведених ще за Австро-Угорщини для вузькоколії, зустріли підприємця Михайла Кривецького, котрий співпрацює з лісгоспом. Розповів багато цікавого з історії краю, а головне, що запам'яталося: під час катастрофічних повеней жодного із трьох старих мостів стихія не зруйнувала. На відміну від багатьох інших, споруджених у ближчі часи. От як будували 100 років тому! Так будувати стараються лісівники Сколе сьогодні.

— Зверніть увагу, — напередбій пояснювали лісничі. — На відміну від звичних досі доріг нова пролягла схилами, а не вздовж русел річок, тому водна система не потерпає від екологічних збитків, а самим дорогам не потрібні мости, громіздкі та дороги гідроспоруди тощо. Вони є серйозними інженерними об'єктами з водовідводами, ґрунтово-кам'яним покриттям. Дороги стійкі та надійні для вантажівок із деревиною, гарантії на них, за умов нормальної експлуатації, в межах 50 років. Перейнявши досвід австрійців, маємо вже своїх висококласних спеціалістів — їхні траси не поступаються за якістю перед іноземними. А от за вартістю будівництва значно випереджають.

...Минулого року доріг із твердим покриттям у Сколівському лісгоспі проклали 8,1 км, а ще спланували 1,7 км дорожнього полотна, відремонтували (водовідведення, лагодження мостів, очищення від чагарників) ще 3,5 км шляхів. Якщо раніше увагу зосереджували на гірських трасах, то тепер будують і на рівнині. Цього року планують спорудити 8 км доріг із твердим покриттям.