

# Бескидський тунель чекає на “брата-близнюка”



Технічна споруда на станції Бескид – у риштуванні

(Продовження. Поч. на 1 стор.)

За словами начальника самостійного відділу з будівництва Бескидського тунелю Петра Костіва, Львівська залізниця вже отримала доступ до земельних ділянок, що є одночасно дозволом на будівництво. До речі, роботи з погодження відведення земельних ділянок тривали майже два роки.

– Загалом для спорудження нового тунелю відводиться понад 12 га землі. З них більше 8 гектарів – у Сколівському районі Львівської області та 3,6 га – у Воловецькому районі Закарпатської області. Погодженням матеріалів та підготовкою їх для передачі в Держкомзем і Кабінет Міністрів займаються Львівський та Закарпатський інститути землеустрою, які працюють на підряді у Львівській залізниці, – каже Петро Миколайович. – На часі – ремонт технічної будівлі Мукачівської дистанції колії та буріння пошукової свердловини для визначення дебету води біля східного порталу Бескидського тунелю. Завершується розробка проекту звільнення території для будівництва: комунікацій та будівель, які тут знаходяться, зокрема, це будівлі дистанції колії, будівельного управління №5, воєнізованої охорони. Фахівці також працюють над проектом із забезпечення подачі електроенергії, зокрема, передбачається будівництво нової лінії електропередач від тягової підстанції на станції Скотарсько до західного порталу тунелю та реконструкція існуючої лінії електропередач на станції Бескид.

Відповідно до кредитної угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та ЄБРР, підготовчі будівельні роботи по Бескидському тунелю, згідно з календарним планом, мають розпочатися у І-ІІ кварталі 2010 року, тож до кінця 2009-го двоповерхова технічна будівля на станції Бескид площею трохи менше 300 метрів квадратних має бути готова прийняти закордонних консультантів та експертів і представників замовника. Загалом тут планується облаштувати 10 робочих місць та створити відповідні санітарно-побутові умови, щоб було де переодягнутись, помитись та відпочити, оскільки робота передба-

у критий вагон і відправили його за маршрутом Мукачево-Бескид. Нині матеріалів для перепланування приміщень та інших робіт, пов'язаних із ремонтом, поки що вистачає.

Крім того, служби матеріально-технічного постачання, будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд, будівельне управління №5, самостійний відділ із будівництва Бескидського тунелю постійно працюють над тим, щоб забезпечити об'єкт всім необхідним.

На об'єкті достатньо фахівців і вони ведуть роботи згідно із затвердженим графіком, тож протокольне завдання, підписане керівництвом залізниці, про здачу в експлуатацію двоповерхової будівлі на станції Бескид повністю з очисними спорудами, зовнішніми мережами буде виконане, – переконаний заступник начальника будівельного управління №5 Василь Арендаш, і пропонує пройти до бурової установки, яка працює на схилі гори, неподалік Бескидського тунелю.

Переходимо через колії та піднімаємось звивистою стежкою туди, звідки чути характерний шум буріння.

– Згідно із проектом пошукової свердловини, передбачена глибина буріння біля 100 метрів, – пояснює начальник самостійного відділу із будівництва Бескидського тунелю Петро Костів. – Потім будуть випробування із визначення дебету води. І тоді стане відомо, скільки таких свердловин треба буде мати, щоб забезпечити орієнтовно 400-500 кубометрів води на добу під час будівництва нового тунелю.

Машиніст бурової установки Івано-Франківської дистанції водопостачання Володимир Худак та бурильник Дмитро Петрів сподіваються, що великих відхилень у проекті не буде, і вони дістануться пласта води на глибині 100 метрів. Інша річ – скільки її буде!?

Ми попрощались із шукачами води, побажали їм удачі та неквапно пішли второваною бульдозером дорогою, котра то стрімко вела вгору, то хитро закручувалась серед вікових смерек. А коли піднялись на вершину, то внизу, як на долоні, побачили станцію Бескид, яка знаходиться на висоті 790 метрів над рівнем моря і за статусом високогірної не поступається жодній залізничній станції в Україні. Тепер про станцію Бескид знатимуть ще й через те, що неподалік буде споруджуватись новий тунель, на 30 метрів лівише від нині діючого.

А поки що, ми метр за метром долали двокілометрову, ще донедавна тільки пішу, лісову дорогу, тепер уже зі слідами гусениць бульдозера, який вперто повз по глинистих ґрунтах, подекуди долаючи трясовину, щоб доставити на схил гори неподалік входу в тунель бурову вишку УРБ-ЗАФ. Наші супутники – заступник начальника будівельного управління №5 Василь Арендаш, механік цього ж управління Микола Лемешук та, будівельний майстер Олександр

Начальник самостійного відділу із будівництва Бескидського тунелю Петро Костів (на фото праворуч) показує будівельному майстру БУ-5 Олександрю Кочмару та заступнику начальника БУ-5 Василю Арендашу місце спорудження нового тунелю



Кочмар згадували, як непросто було почуватись у ролі першопрохідників. Особливо в місцях, де ґрунт просідав як губка, бо якраз тоді йшов дощ, який у горах лише ускладнює роботу. Але як би там не було, фахівці будівельного управління №5 доставили у визначений термін і у визначене місце техніку для пошуку води. Нині

дорога стала ширшою, в особливо складних місцях її підрихтували. Як передбачають фахівці, після завершення робіт бурова установка Івано-Франківської дистанції водопостачання та інша техніка зможуть самотужки, без допомоги бульдозера, повернутись назад.

Орися ТЕСЛЮК  
Фото автора.



Водій дрезини Мукачівської дистанції колії Іван Могіш



Бурильник Івано-Франківської дистанції водопостачання Дмитро Петрів