

# ПЕРШІ МЕТРИ НОВОГО ТУНЕЛЮ



**П**анорама, яка відкривається з вікна поїзда, що наближається до станції Бескид, тішить око і хвилює уяву. Спокійний пейзаж мальовничого гірського селища змінює технократична картина з чіткими рівними лініями: у прямокутну форму будівельного майданчика, наче на кресленні, чітко вписалися технічні та санітарно-побутові споруди, а про масштаби робіт свідчить не лише чимала кількість працівників, одягнених у робочі однострої та захисні будівельні каски, а й багато спеціалізованої потужної техніки. Перед початком основних робіт силами залізничників тут облаштовано під'їзні автомобільні дороги, зовнішні мережі електропостачання,

ло в міжнародному тендері з вибору підрядника для проектування та будівництва тунелю, звели гуртожиток, адміністративно-побутовий комплекс, їдальню, майстерні, приміщення для загону гірничорятувальної служби, бетонозмішувальний вузол, будівельну лабораторію, склад інертних матеріалів, арматурний цех, трансформаторні підстанції тощо.

Знагоди початку основних робіт відбулися урочистості. Участь у них взяли начальник Львівської залізниці Богдан Піх, голова дорожньої профспілкової організації Андрій Сенишин, голова Львівської обласної державної адміністрації Олег Сало, голова Закарпатської обласної державної адміністрації Олександр Ледида,

Відомо, що рішення про будівництво нового тунелю було прийняте через критичний стан старого тунелю, який став "вузьким місцем" у міжнародному транспортному коридорі. Новозбудований тунель вирішить цю проблему, зміцнить та поживить двосторонній рух між Західною і Центральною Європою, Україною та Російською Федерацією. Я хочу щиро привітати всіх нині присутніх та тих людей, які тут будуть мати роботу, і побажати вчасно та якісно завершити це будівництво.

— Хоча нині будівництво тунелю лише вступає в активну фазу, підготовчі роботи, які виконали залізничники Львівської магістралі, уже заслуговують великої подяки, — наголосив голова Львівської облдержадміністрації Олег Сало. — Залізничники завжди вмели добре працювати, і той факт, що саме Львівська магістраль займається будівництвом такого масштабного та технологічно складного об'єкта, не викликає сумнівів у його успішній реалізації. Свого часу українська влада прийняла правильне і стратегічно важливе рішення про будівництво нового тунелю. Завдяки цьому Україна залишиться у центрі важливих транспортних шляхів, і вже за кілька років поїзди через нашу країну з'єднають надійним сполученням Західну та Східну Європу.

— Реалізація такого масштабного інвестиційного проекту — знакова подія для Закарпаття, — зазначив голова Закарпатської облдержадміністрації Олександр Ледида. — Зусиллями залізничників та будівельників, із Божою допомогою він поживить економіку регіону. Хочу побажати всім успішної праці і лише рятувальникам, які стежать за безпекою робіт, бажаю доброго відпочинку. Сподіваюся, що після відкриття нового тунелю цей транспортний коридор буде завантажений на сто відсотків.

Урочистості завершилися символічним закладанням "капсули часу" біля порталу будови. Свій підпис під зверненням до майбутніх поколінь поставили начальник залізниці Богдан Піх, голови Львівської та Закарпатської облдержадміністрацій Олег Сало і Олександр Ледида, а також голова правління будівельної асоціації "Інтербудмонтаж" Володимир Петрук.

Загуркотіла важка техніка, пневматичний молот уп'явся своїм наконечником у скелю, і її уламки полетіли дотолу, наче друзки розбитого скла, позаду — чергові сантиметри нелегкого шляху крізь гору...

**Олександр GERШУНЕНКО,  
Юрій ДУБИК**

**Володимир Харлан, начальник дирекції з будівництва Бескидського тунелю:**



— Зважаючи на економіко-географічне розташування України, через її територію проходять чотири транспортні коридори — №№3, 5, 7, 9. Саме на місці будівництва нового Бескидського тунелю пролягає 5-й транспортний коридор сполученням між Трієстом, Люблянню, Братиславою, Будапештом та Львовом із подальшим виходом на Російську Федерацію. На шляху від Чопа до Львова довжиною 264 км є вісім тунелів, один із них — Бескидський — одноколіїний. Ще тринадцять тунелів — на 291-кілометровому відрізку Львів-Самбір-Ужгород-Чоп.

Бескидський тунель — єдина ділянка на залізничному шляху з Італії до Києва, де є лише одна колія. У 2002 році спільна комісія Євросоюзу і Укрзалізниці визнала, що він знаходиться у критичному технічному стані і повинен припинити своє існування. Новий тунель будуватимуть за кошти залізниці та ЄБРР. На сьогодні виконано всі підготовчі роботи. Тепер починаємо проходку в тіло тунелю. Це буде зовсім інша конструкція у порівнянні зі старим тунелем, хоча і він прослужив майже 130 років.

Анатолій Буканін, голова правління "Інтербудтунель":

**Анатолій Буканін, голова правління "Інтербудтунель":**



— Будівництво розпочалося за новоавстрійським методом. Це застосування буровибухового методу для первинної обробки з подальшою ізоляцією і будівництво вторинної обробки монолітним залізобетонном. Після цього буде облаштовано постійну двопутню колію. Через великий діаметр верхній уступ тунелю розділений на дві частини. Після його проходження діаметром 7 на 12 метрів на всю довжину у майже 1,8 км ми вийдемо на західний портал. Потім рушимо у зворотному напрямку і заглибимо тунель ще на чотири метри, довівши його до проектного розміру 10 на 12 метрів. Після цього встановимо постійну опалубку. На сьогоднішній день уже вироблено 7 метрів. Заплановано на добу проходити 3 метри на верхньому уступі і 6 — на нижньому.

У роботі задіяно 70 осіб, загалом на проходженні працюватимуть 100 наших спеціалістів зі стажем роботи 10-20 років за спеціальністю на масштабних об'єктах. Коли розпочнуться бетонні роботи, на об'єкті працюватиме 150 осіб.



водозабірні споруди, зовнішні слабострумні мережі зв'язку, технологічні мережі, водопровідна насосна станція, під'їзні колії, вузол вивантаження цементу, рампа для вивантаження інертних матеріалів, здійснено тимчасовий відвід річки Віча, споруджено естакади для заїзду техніки на залізничну платформу, протипожежні резервуари. Також виконано роботи з ліквідації місць розмивів берегів річки Опір та її правої притоки в селі Опоpecь Сколівського району Львівської області. Вартість підготовчих робіт становить 122,436 млн грн, із них 50,905 млн грн — кошти Європейського банку реконструкції і розвитку (ЄБРР).

Працівники ПрАТ «Будівельна Асоціація Інтербудмонтаж», яке перемог-

представники залізничних підрозділів та підрядних будівельних організацій.

Урочиста академія розпочалася зі святкової літургії, під час якої учасники свята подякували Господу за вдалий початок, а також помолилися за успішне продовження та завершення спільної роботи зі спорудження тунелю.

— Усі ми з нетерпінням очікували цього дня, коли зможемо офіційно оголосити на всю Україну, що розпочали будівництво Бескидського тунелю, — зазначив у виступі начальник Львівської залізниці Богдан Піх. — Упродовж попередніх років проектів із такими великими капітальними інвестиціями у Закарпатській та Львівській областях, які охоплює Львівська залізниця, було небагато.