



(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Це підтвердив і начальник дирекції з будівництва Бескидського тунелю Володимир Харлан:



– Зараз ми працюємо згідно з контрактом, і перші 75 метрів, що вважалися дослідними, уже позаду. У процесі будівництва нового тунелю ми спостерігаємо за старим, за параметрами його коливань та стійкості. На сьогодні вже пройдено сто метрів, роботи тривають із суворим дотриманням технології. Сьогоднішня нарада – планова, такі проводимо майже щомісяця. На них підбиваємо підсумки виконаних робіт, якщо якісь завдання невиконані, з'ясуємо причини та визначаємо заходи для ліквідації відставання.

Якість виконання робіт висока, хоча є певне відставання від графіка. Тому разом із нашим австрійським консультантом визначено заходи для подолання цього відставання. Насамперед визначилися з поточними роботами. На наступну нараду запросимо консультантів із провідних європейських та турецьких фірм, які нададуть рекомендації із підвищення темпу проходки. Цього місяця розробник, замовник та підрядник спільно працюватимуть над способами підвищення її швидкості.

Відставання від графіка виникло насамперед через те, що на початку тунелю – дуже слабкі ґрунти з несприятливими геологічними умовами. Під час вибухових робіт ми мали дуже великі вивали ґрунту. Через це об'єми бетонування склепіння тунелю майже вдвічі перевищили розрахункові.

За графіком проект виконується у два етапи: перший – прохід верхнього уступу тунелю (дві третини всього січення). Робота складна, бо постійно виконується закріплення арками верху тунелю. Крім того, встановлюються анкери, що теж потребує чимало часу. Коли почнеться проходка нижнього уступу, усе буде набагато

БЕСКИДСЬКИЙ ТУНЕЛЬ: Є ПЕРША СТОМЕТРІВКА



швидше й простіше. Щоправда, додадуться роботи з будівництва ніш, камер та поперечних збіжок із наявним старим тунелем. Усього таких збіжок буде три. Упродовж квітня ми повинні розробити чіткий графік із проходки та фінансування.

Відомо, що будівництво здійснюється за кошти, надані Європейським банком реконструкції та розвитку. Ця фінансова установа здійснює жорсткий моніторинг за використанням коштів. Австрійська консалтингова компанія щомісяця надає банку звіт про виконані роботи. Відповідно до умов контракту жоден звіт консалтингової компанії не може бути затверджений, а відповідно і профінансований без узгодження з банком. На сьогоднішній нараді був присутній директор австрійської консалтингової компанії, крім того, четверо її представників постійно перебувають на об'єкті.

Сьогодні Львівська залізниця експлуатує старий Бескидський тунель, збудований ще за часів Австро-Угорщини у 1886 р. за технічними нормами того часу. Тодішній рухомий склад мав менші габарити та вагу

– відповідно і його вплив на споруду був значно меншим. Сьогодні через тунель ідуть важкі вантажні поїзди, усе це збільшує навантаження. Тому ми повинні бачити, що роботи, які тривають на новому тунелі, не загрожують конструктивній безпеці старого тунелю, що перебуває в аварійному стані – це визнала спільна комісія у складі спеціалістів Укрзалізниці та закордонних компаній. Виконано низку заходів, що дозволили продовжити його експлуатацію на час будівництва нового тунелю.

У старому тунелі встановлено 18 датчиків, які фіксують вплив кожного вибуху, що записується на комп'ютер для наступного аналізу. До речі, коливання старого тунелю під час проходження вантажного потягу приблизно у півтора-два рази більші, ніж під час проходки нового тунелю.

– Сьогодні всі роботи на будівництві відбуваються за планом, – розповідає генеральний директор "Інтербудтунелю" Анатолій Букань. – Поки що ми рухаємося зі швидкістю приблизно два метри на добу. Звичайно, треба домагатися підви-



щення темпу проходки. Для цього розроблені заходи, виконання яких дозволить завершити всі роботи у травні 2017 р. Зокрема заплановано після перших 300 метрів проходки тунелю переходити до випереджувального другого етапу, тобто зразу ж заглиблюватися на нижній уступ. Паралельно споруджуватимуть ніші й камери, передбачені проектом. За півтора роки на об'єкті з'явиться монолітний бетон. Це вже будуть обриси майбутнього тунелю.

Паралельно для виконання фінансових зобов'язань тривають роботи на західному порталі – це підпірна стіна, портал, випереджувальний екран. Усе це ми плануємо завершити вже у 2014 році. На сьогодні з боку західного порталу вже встановлено 140 свай.



– Наші зустрічі з будівельниками тунелю – планові, – розповів перший заступник начальника залізниці – головний інженер залізниці Зіновій Заньків. – Сьогодні можна відзначити, що результати роботи вже добре

видно. Поменшало незрозумілих питань у роботі, ми значно краще розуміємо підрядника. Сподіваюся, що і йому тепер простіше спілкуватися з нами.

Якість виконання робіт Львівська залізниця задоволена, та на порядку денному нашої зустрічі стояло питання подальшого їхнього покращення. Для цього вже передбачені заходи, думаю, що найближчим часом вони будуть реалізовані, а відтак матимемо відповідні результати.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

