



(Закінчення. Початок на 1 стор.)

– Перші 500 метрів – це знакова позначка. Мені приємно констатувати, що наразі нема жодних зауважень: усі роботи виконуються добротно, а головне – не відхиляючись від плану. Двотижневе відставання, пов'язане з відсутністю необхідних вибухових речовин, уже ліквідовано. Раніше для здійснення вибухових робіт на будівництві ми завозили вибухівку з Донецької та Луганської областей, але постачання припинилося через захоплення заводів на цих територіях терористами. Нам довелося переукладати договори про постачання вибухових речовин з-за кордону, а це – тривалий процес. Тому й виникла затримка, – пояснив начальник Львівської залізниці.

Окрім цього, Богдан Піх зазначив, що, незважаючи на складну ситуацію в країні, проект вчасно фінансується, графік будівельних робіт витримується, а відповідно є всі підстави здати його у терміни, передбачені контрактом.

– Звісно, прогнозувати – невдячна справа, але станом на сьогодні маємо всі підстави сподіватися, що новий Бескидський тунель вдасться збудувати у терміни, обумовлені контрактом. За планом упродовж місяця ми традиційно проходимо 80 метрів тунелю, тобто 2,5-3 метри за добу залежно від твердості гірських порід. Будівельний процес максимально автоматизований та організований таким чином, щоб “ручна” робота звелася до мінімуму. Зараз

при будівництві тунелю працює не більше 25-30 осіб.

Із фінансуванням проблем нема, ми вже отримали другий транш кредиту від Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), тож із виконавцями робіт розраховуємося вчасно. Щоправда, варто відзначити, що оформлення та підписання всіх актів виконаних робіт відбувається за європейським зако-



нодавством. Відповідно до нього ведеться тристоронній контроль за якістю будівництва та об'ємом виконаних робіт: із боку замовника – Львівської залізниці в особі дирекції з будівництва Бескидського тунелю, інженерів ЄБРР та Укрзалізниці. Тільки після їхньої перевірки акти підписуються та здійснюються відповідні виплати, – зауважив Богдан Піх.

Відновлення планового темпу будівництва підтвердив і гене-

ААНЕААНУЕЕЕ ООІ АЕУ: ДООА^a І ТНВ ЧА І ЕАІ І І

ральний підрядник – голова правління компанії “Інтербудтунель” Анатолій Лукань. Він також уточнив, що сповільнення процесу вибухових робіт було зумовлене ще й тим, що нова вибухівка, завезена з Болгарії, потребувала відповідної апробації для визначення її технічних властивостей.

– Ми провели кілька тестових вибухів, тож тепер знаємо “силу” цієї речовини. Маємо її запас, і надалі перебоїв у роботі не передбачається, – запевнив Анатолій Лукань.

Проведення вибухових робіт – процес “делікатний”. Зважаючи на те, що поряд, усього за 29 метрів від місця прокладання нового тунелю, знаходиться діючий старий, спеціалісти мусять працювати дуже грамотно та обережно. Дані кожного вибуху виводяться на спеціальні монітори. Після вибуху відповідні машини розчища-



ють дві зміни. Мобільний бетонний завод працює цілодобово.

Попри те, що умови на будівництві зараз сприятливі, мова про пришвидшення темпів не йде. Анатолій Лукань розповів, що теоретично вони могли б проходити і більше трьох метрів на день, але цього не дозволяє процедура будівництва.

– Ми можемо проходити за день і вдвічі більшу відстань, але мусимо дотримуватися проекту. Ніколи не знаєш, що чекає попереду. Для цього й існує проектний інститут та група технічного набору, які проводять відповідні дослідження. Ми ж діємо за їхніми висновками. Попереду нас очікує перший стометровий розлом. При його проходженні темпи робіт сповільняться, оскільки тепер доведеться проводити вибухи удвічі частіше, ставити арки не через метр, а через кожні 75 сантиметрів, кріплення теж повинні бути міцніші. Трохи згодом передбачається ще два такі розломи. Якщо жодних планових та ситуативних змін не відбудеться, то основні роботи верхнього порталю ми закінчимо на початку 2016 року, – прогнозує генеральний підрядник.

Нагадаємо, що спочатку планувалося через 500 метрів паралельно розпочати роботи з розчищення нижньої частини та прокладання ліній комунікацій. Однак зараз від цього варіанту відмовилися, оскільки введення необхідного для цих робіт комп-

лекту устаткування паралельно з важкою технікою, яка прорубує сам тунель, визнано недоцільним та небезпечним для працівників. Наразі вестимуться роботи у верхньому порталі до кінця, і аж тоді укомплектовуватиметься нижній. Зимові морози на темп роботи не впливатимуть, у тунелі постійно стала температура. Окрім цього, щоб убезпечити працівників від перетягів та застуд, у тунелі грамотно продумана вентиляційна система.

Заступник начальника загального відділу Рахункової палати України Лариса Буняк, яка прибула на будівництво з метою інспекції реального стану справ та перевірки використання кредитних коштів, задоволена перебігом виконання робіт.

– Враховуючи те, що для будівництва цього тунелю залучені кредитні кошти не лише Європейського банку реконструкції та розвитку, а й Європейського інвестиційного банку, ми зобов'язані стежити за використанням ресурсів, наданих під гарантію держави. Побачене тішить. Надзвичайне враження від масштабності проекту та доброї організації роботи. Думаю, що у цьому найбільша заслуга замовника – керівництва Львівської залізниці. Результат очевидний, тож будемо сподіватися, що будівництво тунелю завершиться у встановлені терміни, – поділилася враженнями Лариса Буняк.

Оксана ЛОЇК

