

## БЕСКИДСКИЙ ТОННЕЛЬ: УПРЕДИТЬ КАТАСТРОФУ

П.И.МОСКАЛЕНКО, головний редактор газети «Магістраль»

зевих управлінь Державною адміністрацією залізничного транспорту України розроблена програма модернізації та розвитку залізниць України з урахуванням сучасних і перспективних вимог, маючи на увазі створення рухомого складу, проектування та будівництво високошвидкісної магістралі "Схід — Захід" з виходом на європейські швидкісні магістралі та інше. В академії створюються структури з науковою забезпечення: ХарДАЗТ є головною організацією із стандартизації на залізничному транспорті України; почав роботу орган і його центри із сертифікації продукції залізничного транспорту; організується дослідний центр з проблем сучасного та перспективного розвитку залізниць України і т.і. Однак у системі Міністерства транспорту України, куди входять ХарДАЗТ та ДТУЗТ, ще не все відлагоджено як з фінансуванням вищих наукових закладів в цілому, так і з плануванням НДР, їх фінансуванням і забезпеченням матеріальними ресурсами. Через фінансові труднощі та низьку зарплату кількості наукових співробітників у ХарДАЗТу скоротилася у три рази. Однак колектив академії наполегливо шукає можливість застосування попередніх розробок, завдань щодо стабілізації транспорту незалежної України.

Представляємо  
автора статті



**СОБОЛЄВ Юрій Володимирович**, 1941 року народження, у 1958 р. закінчив з відзнакою Харківський інститут інженерів залізничного транспорту, інженер-електрик шляхів сполучення.

Після закінчення інституту працював інженером, асистентом, доцентом, деканом факультету автоматики та телемеханіки ХарДАЗТу. З 1980 р. працює ректором ХарДАЗТу. Доктор технічних наук, професор, академік Транспортної Академії України та Російської Академії транспорту.

Один з провідних фахівців в галузі автоматизованих систем управління залізничним транспортом. Має більше 120 наукових праць, у тому числі монографію, два підручники і 57 авторських свідоцтв на винаходи. Підготував 11 кандидатів наук.

Более ста лет тому назад Австро-Венгерская империя ускоренными темпами сооружала на своей территории сеть железных дорог. Высокие хребты Карпатских гор не стали препятствием для специалистов. В 1886 году они соорудили под Бескидами тоннель почти двухкилометровой длины. Это уникальное сооружение служит до сих пор на однопутном участке двухпутной магистрали Львов — Стрый — Чоп Львовской железной дороги.

Правда, в годы войны тоннель подвергся разрушению, но был восстановлен. В 1956 году во время электрификации железнодорожной линии для обеспечения габарита по высоте был разобран внизу обратный свод тоннеля.

Временный характер принятого решения по реконструкции этого инженерного сооружения очевиден. Можно лишь благодарить судьбу и специалистов прошлого столетия, что уникальный тоннель выдерживает до сих пор напряженный ритм пропуска поездов.

Но симптомы старения налицо: нарушилась каменная кладка стен свода, образовались в них трещины, появились сильные течи, резко увеличился приток грунтовых вод в зону верхнего строения пути, образуются большие наледи.

Естественно, что все это создает угрозу безопасности движения. Поэтому скорость движения поездов в тоннеле снижена до 15 км/ч.

А если учесть, что Бескидский тоннель расположен в зоне активной сейсмичности до 7 баллов, — предвидеть трагические последствия не составляет труда.

Неоднократные обследования позволяли сделать вывод о необходимости строительства нового тоннеля.

Институт УкрНИИгипротранс совместно с пятью научно-исследовательскими и проектно-исследовательскими институтами в 1994—1995 гг. разработал необходимую для утверждения проектно-сметную документацию строительства нового тоннеля и многоцелевой штольни. Документация согласована с будущим генеральным

подрядчиком — АО «Киевметрострой» и Дорстройтрестом Львовской железной дороги. Базовая стоимость строительства свыше 6 трлн крб. (в ценах 1995 г.). Продолжительность строительства — 6 лет.

Такими средствами Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины не располагает. Но учитывая важное значение для страны бесперебойного функционирования магистрального направления Львов — Стрый — Чоп, необходимости предотвращения чрезвычайных ситуаций, очень важно, чтобы правительство Украины при всей скудости государственного бюджета, нашло возможность выделения средств на завершение проектных и начало строительных работ на Бескидском тоннеле.

Вероятно, специалисты, проектировавшие и построившие это уникальное сооружение, не предполагали, что их детищу предстоит такая трудная судьба, что будущие хозяева окажутся столь бедны и беспомощны.

Однако обстоятельства требуют от правительства принятия радикальных решений. На вопрос, сможет ли Украина избежать очередной техногенной катастрофы, ответ однозначен: сможет! Тому пример успешное окончание строительства мостового перехода через Десну в районе Новгород-Сиверского, метрополитена в Днепрпетровске.

Ситуация с Бескидским тоннелем сейчас такая, что не приходится делать вид, будто это мелкая проблема и нет никаких причин для тревоги. Чернобыль научил нас: катастрофы надо упреждать.