

◆ На строительстве автодороги «Свердловск—Серов»

КТО РАЗРУБИТ ГОРДИЕВ УЗЕЛ?

ПЕРВЫМ камнем преткновения (в буквальном смысле слова) на красноуральском участке строящейся автодороги «Свердловск — Серов» стала гранитная скала, спрятавшаяся под толстым слоем земли. Но эту проблему строители разрешили сравнительно быстро и эффективно. Маломощный экскаватор, безуспешно клевавший тяжелый грунт, был заменен более мощным, с авторитетной маркой «УЗТМ» на кабине. Исход «битвы со скалой» во многом зависел от взрывников, и они свое дело выполнили как большие мастера. Взрывы раздробили камень, вспустили землю, и экскаваторщикам стало удобно вынимать грунт и грузить его в кузова мощных самосвалов.

На трассе был выполнен большой объем подготовительных работ, что позволило с июля прошлого года приступить к отсыпке земляного полотна автомобильной дороги на участке река Половинка — город Верхняя Тура и выемке грунта на участке города Верхняя Тура — река Тура.

Когда цель ясна, задание четко определено, тогда и работа спорится! На славу потрудились геодезисты, взрывники, экскаваторщики, бульдозеристы, шофёры, десантчики. Техника за два с

дня сорвала задание по отсыпке земляного полотна. Но вот осталась скала, и ее надо разобрать. Однако сегодня, изучая положение дел на дороге, можно твердо сказать: успех мог быть куда более значительным, если бы несогласованные действия между заказчиком и исполнителями, между «Свердловавтодором», «Свердловэнергом», «Уралэлектросетьстроем», «Тюменьтрансгазом» и Донецким «Промтранснинпроектом». Эти традиционные неувязки, путаница в сроках выполнения разнопрофильных работ, задержки по выдаче чертежей и поставке конструкций стали для строителей — дорожников камнем преткновения, который сдвинуть с места куда сложнее, чем взорвать и раздробить гранитную скалу!

По каким же конкретным причинам задерживается строительство автодороги? Их несколько, отметим самые главные. Во-первых, нет железобетонных водоспускных труб, и когда они будут, заказчик («Свердловавтодор») сказать ничего определенного не может. «Автодор» должен распределить заказы на изготовление конструкций по ЗЖБИКам, но до сих пор еще не определены поставщики сборного железобетона.

Во-вторых, «Уралэлектросетьстрой» на сегодняшний день ничего не сделал по переходу на

«Автодор» оказался в положении заказчика, который, давая задание исполнителям работ, изрек: «сделай так — не знаю как». По транспортной развязке, без чего немыслима такая важная автодорога, нет документации, нет чертежей, а без них работы практически вести невозможно.

«Автодор» ссылается на то, что документацию задерживает Донецкий научно-исследовательский институт («Промтранснинпроект»). Ссылка, даже если и обоснована, по для строителей-дорожников она не может быть утешением: дело-то стоит! Нет документации — значит, нет рабочих чертежей на перенос путепроводов (путепровод, путепровод, где и как тебя построить!?) и, следовательно, отдел комплектации «Свердловавтодора» не может заказать заводам спецконструкции для строящейся дороги.

— Вот такие на трассе горедела, — тяжко вздыхает, перечисляя все свои беды, молодой мастер В. Сунагатулин, работающий здесь с первого дня строительства. — Делаем не по своей воле какую-то опрокинутую пирамиду: сначала надо бы «развязаться» с транспортной развязкой, перенести линии электропередачи... Тогда бы, я



В коллективе городской информационно-вычислительной станции заслуженным уважением и авторитетом пользуется оператор Людмила Васильевна Руденко. Это грамотный специалист, чуткий товарищ. За шесть лет работы Людмила Васильевна в совершенстве освоила свое дело.

На снимке: оператор городской информационно-вычислительной станции Л. В. Руденко.

ПЕРВОЕ МЕСТО В ТРЕТЬЕЙ ГРУППЕ

По итогам социалистического соревнования в январе — феврале среди цехов третьей группы на

Экономический эффект от внедрения рациональных предложений составил 3854 рубля. Лучшими производст-

геодезисты, взрывники, экскаваторщики, бульдозеристы, шоферы, лесорубы. Только за два с половиной месяца этого года (работы на трассе по вывозке горной массы возобновились 14 января) качканарские и красноуральские водители вывезли на основание дороги 54.000 кубометров грунта, который уплотнялся, утрамбовывался катками и тяжелогруженными молчими «БелАЗами» и «КрАЗами». В первом квартале нынешнего года планировалось освоить 580.000 рублей, а строители дороги освоили 603.000 рублей! Большой успех, и заслуга в этом принадлежит всему коллективу, в том числе экипажу экскаватора «УЗТМ-4,6» С. Маврину, Б. Ильиних, М. Новопашину, бульдозеристам М. Лаптеву, Г. Бахтину, прекрасно знающим свою технику, ее возможности. Любо-дорого смотреть, как ведут свои урочищие машины по кромке насыпи опытные бульдозеристы! Одно неверное движение, и бульдозер может скользнуть с полотна под уклон, но тверда рука водителя, и гусеницы пройдут точно по краю дороги!

Во-вторых, «Уралэлектросетьстрой» на сегодняшний день ничего не сделал по переносу высоковольтных линий передач, хотя срок выполнения этих работ — первая декада апреля.