

◆ 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. Малоомощный 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, вспучили 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 город Верхняя Тура—река Тура.

Когда цель ясна, задание четко определено, тогда и работа спорится! На славу потрудились геодезисты, взрывники, экскаваторщики, бульдозеристы, шоферы, десорубы. Только за два с

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 «Свердлоавтодором», «Свердловэнерго», «Уралэлектросетью», «Тюменьтрансгазом» и Донецким «Промтрансстрой-проект». 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 («Свердлоавтодор») сказать ничего определенного не может. «Автодор» должен распределить заказы на изготовление конструкций по ЖБИкам, но до сих пор еще не определены поставщики сборного железобетона.

Во-вторых, «Уралэлектросетью» на сегодняшний день ничего не сделал по переносу вы-

«Автодор» оказался в положении заказчика, который, давая задание исполнителям работ, изрек: «сделай так — не знаю как». По транспортной развязке, без чего немислима 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 («Промтрансстрой-проект»). Ссылка, даже если и обоснована, но 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 «Свердлоавтодора» не может заказать заводам спецконструкции для строящейся дороги.

— Вот такие на трассе горела, — тяжело 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 элек-



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 рационализаторских предложений составил 3854 рубля. Лучшими производст-

