



ЗА НАМИ ОСТАЮТСЯ ДОРОГИ... И ДОМА

34 квартиры в двух новостройках – по проспекту Губкина, и в Крымском квартале | стр.2



ТАКАЯ РАЗНАЯ ДОРОГА

Именно дорожные строители стали настоящими первооткрывателями северных просторов | стр.5



ПОСМОТРИ, КАКОЕ ЛЕТО!

Летний период стал горячим для всех, кто задействован в дорожной сфере | стр.6



ИНФОРМАЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ

СВОЯ КОЛЕЯ

ноябрь / 2013
№ 02 (04)

www.uds.ru

Благодаря строителям компании «Уренгойдорстрой» в историю освоения Ямала вошло ещё одно знаковое событие – ещё одно свидетельство динамичного развития региона. Дорога, которая должна была быть проложена ещё десятки лет назад, строится. Завершены работы на очередном строительном участке ОАО «Уренгойдорстрой». Сдан в эксплуатацию участок 15-60 км строящейся трассы «Сургут–Салехард» отрезка «Надым–Салехард».

РАЗБУДИМ АРКТИКУ

Трудно переоценить значение этой стройки для экономики нашей северной территории. Строительство дороги «Сургут–Салехард» является важнейшим звеном государственной программы создания транспортной инфраструктуры в северных широтах.

И этот участок дороги – замечательное свидетельство качественной работы строителей-дорожников.

Объект: «Автомобильная дорога «Сургут–Салехард», участок «Надым–Салехард», км 1000 – км 1060» (1 стадия строительства) – общей протяжённостью 45 км.

Работы здесь стартовали в марте 2011 г. Завершены в октябре 2013. Компания «Уренгойдорстрой» опередила график строительства на этом участке почти на год. Ведь в соответствии с условиями контакта, стройка должна была завершиться не раньше декабря 2014 года.

ПОЧЕМУ МЫ НЕ ЗАБУДЕМ ЭТУ СТРОЙКУ:

1. Перекачка дизельного топлива через временный топливопровод протяжённостью 31 км. (из-за невозможности завоза топлива в весенний период был смонтирован топливопровод по военным технологиям. Для данной работы на протяжении 31 км на каждые 500 метров стояла перекачивающая станция с человеком, люди до них добирались пешком и стояли там сутки. Работа была выполнена, топливо на объект доставили, работу не сорвали).

2. Для завоза материалов на объект собственными силами был построен зимник протяжённостью 20 км. Были построены ледовые переправы через малые реки. Завоз щебня был выполнен в полном объёме. Работы были выполнены в срок.

3. Для доставки строительных материалов, для удобной логистической схемы была организована перевалочная база в поселке Старый Надым, где выгружались железнодорожные вагоны, материал грузился в автосамосвалы и завозился на объект.

18 ноября 2013 года получили заключение ГСН (государственный строительный надзор), является одним из важных документов при сдаче дороги.

Вот они фамилии строителей, которые ярко проявили себя в строительстве этого объекта и постоянно были на слуху: Кондратенко, Иванов, Романов, Миллер, Давлетов и др.!



ЦИФРЫ ВПЕЧАТЛЯЮТ

- Общий объем земляных работ составляет **2 000 529 м³**
- Количество мостовых переходов **8 шт.**
- Количество водопропускных труб **89 шт.**
- Выполнена дорожная одежда в переходном типе из щебня, общий объем завезенного щебня на объект составил **250 000 т.**
- Количество работников на данном объекте в пиковый период достигало **300 человек.**

Руководитель проекта по данному объекту **Айдинян М.С.**

Куратор объекта **Подгорный А.В.**

Крайний Север образца 2013 года кардинально отличается от этого же региона начала 70-х. Здесь не жалеют денег на форсированную прокладку 330-километровой автостреды Салехард–Надым, о которой жители округа мечтали десятки лет. Вместе с тем на фоне других субъектов Федерации Ямал смотрится по-прежнему бледно, занимая 72-е место по протяженности капитальных дорог общего пользования. Чтобы Ямал вырвался из инфраструктурной изоляции и получил сквозные транспортные коридоры, до конца десятилетия потребуется вложить, по расчетам властей региона, без малого сто миллиардов рублей только в строительство автомобильных дорог. Команда компании «Уренгойдорстрой» останется верной своей нацеленности на высокий результат. Продолжит строить дороги качественно и на века.

Материал подготовлен отделом информационной политики ОАО «Уренгойдорстрой»



НАША ЖИЗНЬ



ЗА НАМИ ОСТАЮТСЯ ДОРОГИ... И ДОМА

Какими бы производственными мощностями ни обладало предприятие, сколько современной техники ни имело бы в своем арсенале, главным залогом успешной работы остаются люди. Ведь именно умелые специалисты способны грамотно распоряжаться производственными мощностями и управлять современной техникой.

В 2013 году ОАО «Уренгойдорстрой» вводит новую практику – компания решила поощрять опытных сотрудников, и привлекать молодых специалистов новенькими квартирами. О том, как возникла такая идея, рассказал заместитель генерального директора предприятия Виталий Дмитриев.

– Как уже не раз отмечалось, на Ямале наблюдается серьезный дефицит высококвалифицированных кадров. Не все выпускники российских вузов, хотя и едут на Крайний Север, из-за тяжелых климатических условий, из-за отсутствия жилья. Поэтому, чтобы как-то заинтересовать людей, администрацией нашей компании было принято решение о том, что, если мы привлекаем на работу квалифицированного специалиста, помимо достойной оплаты труда, мы предлагаем ему заключить договор по предоставлению квартиры».

Условия договора – весьма привлекательные. Сотруднику предоставляется беспроцентная рассрочка платежа сроком на семь лет. Создать такие условия удалось благодаря тому, что квартиры в новостройках предприятие приобретало еще на стадии строительства, в итоге стоимость квадратного метра вышла значительно ниже, чем та цена, которая сложилась на рынке жилья сегодня. По словам Виталия Дмитриева, период, на который предоставляется рассрочка, выбран не случайно.

– Мы рассматривали разные варианты. Если ставить срок 5 лет – суммы ежемесячных платежей получатся выше. Для молодых семей, это уже будет накладнее. Если 10 лет – то это сложнее для более зрелых сотрудников. Если сейчас им около 50-и лет, то через 10 лет уже будет около 60-и. Поэтому и выбрали, эдакую золотую середину – 7 лет.

Всего приобретено 34 квартиры в двух новостройках – по проспекту Губкина, и в Крымском квартале. Учитывая то, что предприятие само работает в строительной сфере, контроль возводимых домов, в которых справят новоселье дорожники, был весьма серьезным, отмечает Виталий Васильевич.

– По окончании строительства было сделано контрольное вскрытие стен и потолков, смотрели, чтоб квартиры были сухие, нигде ничего не протекало. В принципе, по качеству у нас претензий нет. Уже составлены акты с подрядной организацией о том, что квартиры полностью соответствуют всем нормам.

Реакция на нововведение не заставила себя долго ждать. Коллектив заметно оживился. Люди стали более четко понимать, что за добросовестный труд можно получить весьма солидное поощрение. Удалось решить и ряд кадровых вопросов. К примеру, омские специалисты с опытом и образованием, работавшие ранее вахтовым методом, согласились перейти

на постоянную форму трудоустройства – ведь если есть жилье, можно и семью в Новый Уренгой привезти, и не будет необходимости жить на два города. Радует руководство ОАО «Уренгойдорстрой» и за опытных сотрудников, которые по 8–10 лет прожили в общежитии, а теперь переберутся в отдельные хоромы. Кстати, квартиры приобретены как однокомнатные, так и двух- и трехкомнатные. Это чтобы комнат хватало и для мам с папами, и для их детей.

Жилье сдается с чистовой отделкой, так что новоселам останется лишь завести мебель, и прочую домашнюю утварь. Предполагается, что заселение начнется в середине ноября, но многие уже побывали в своих будущих квартирах: прикинули, куда встанут стенка с диваном, определились с цветом штор под новые обои, определились, что еще нужно прикупить для создания домашнего уюта.

В числе тех, кто получает квартиры – люди самых разных должностей, подчеркивает Виталий Дмитриев.

– Это и главный инженер, и обычные экономисты, начальники отделов, кладовщики, инженер ГСМ. В принципе, разброс очень большой. Думаю, тот факт, что люди станут соседями, еще больше сплотит коллектив. Ведь одно дело, когда сотрудники видятся на производстве. Другое – когда ходят друг к другу в гости и обсуждают вопросы, которые не смогли бы обсудить на работе.

Заселение станет большим событием не только для самих новоселов, но и для всего предприятия. Вручать ключи сотрудникам будет генеральный директор ОАО «Уренгойдорстрой» Александр Рысков, а также представитель собственника компании. Наверняка, не обойдется и без присутствия четвероногих – ведь, как известно, первой в новую квартиру должна войти кошка...

Подарком новоселам станет детская площадка, которую предприятие намерено установить около одного из домов. Игровой комплекс, безусловно, порадует не только сотрудников компании и их детей, но и всех остальных жильцов новостройки.

Практика предоставления жилья на льготных условиях выводит ОАО «Уренгойдорстрой» как работодателя на еще более высокий уровень. Ведь далеко не каждое ямальское предприятие может похвастаться такими мерами социальной поддержки. Людям дают уверенность в завтрашнем дне, а взамен ждут энтузиазма, и работы, что называется, с огоньком. А иначе и нельзя, когда на плечах коллектива лежит громадная ответственность за дороги Ямала – стратегического региона России.

Материал подготовлен отделом
информационной политики
ОАО «Уренгойдорстрой»

БЛЕСТЯЩИЙ ТРОФЕЙ ЗА БЛЕСТЯЩУЮ РАБОТУ

В каждой фирме есть свой «красный уголок», где хранятся всевозможные награды. В ОАО «Уренгойдорстрой» таким местом можно считать приемную генерального директора. Всяк сюда входящий видит, чего достигло предприятие за годы работы, на каком счету оно в регионе. Будь-то очередной день города, или профессиональный праздник дорожников, руководство и сотрудники компании не остаются без дипломов и благодарственных писем.



Недавно коллекция наград «УДС» пополнилась еще одной – совершенно новой для Ямала. Начиная с 2013-го года, в округе решили вручать переходящий кубок за достижения в дорожной отрасли. Авторы идеи уверены, одно дело, когда за свои труды предприятия получают предусмотренные контрактами деньги, другое – когда к финансам прилагается нечто нематериальное, что невозможно оценить в рублях и выиграть на торгах. Кому же выпадет честь первому получить такой кубок, решали коллегиально – свои предложения высказывали представители дирекции дорожного хозяйства ЯНАО, окружного департамента транспорта и дорожного хозяйства, а также президент ассоциации дорожных предприятий Ямала Сергей Мартынов. Жарких споров не получилось – все пришли к единому мнению, что самым достойным подрядчиком является ОАО «Уренгойдорстрой». В профессиональный праздник – День работников дорожного хозяйства предприятию вручили блестящий трофей.

В своем поздравлении, адресованном по случаю праздника работникам дорожной сферы, Губернатор Ямала Дмитрий Кобылкин отметил: «Количество и качество дорог определяют общее благополучие региона, возможность развития экономики и социальной сферы. Мы понимаем, что без развитой транспортной сети движение вперед невозможно. Поэтому строительство дорог – один из главных приоритетов для Ямала».

После получения новой награды для сотрудников «Уренгойдорстрой» задача минимум – найти достойное место для кубка, задача максимум – сделать так, чтобы он, несмотря на то, что является переходящим, остался здесь надолго.

Материал подготовлен отделом
информационной политики
ОАО «Уренгойдорстрой»

РОЖДЕННЫЙ В ДЕНЬ ПОБЕДЫ

КРУПНЫМ ПЛАНОМ



целестремленность. На примере своих матери и отца он понял: «Если хочешь жить... не прозябать, не существовать, а именно ЖИТЬ, надо работать».

Что касается других увлечений, то Алексей Самихин – приверженец здорового образа жизни. Помимо того, что не пьет, не курит, он занимается спортом – ходит в тренажерный зал, где они с товарищами не только упражняются со штангой и гантелями, но и устраивают боксерские спарринги. А еще у него есть свой снегоход.

Хотя, признается, Алексей Леонидович, сколько удовольствия ни доставляло бы покорение коварных болот или снежных трасс, в повседневной жизни он предпочитает ездить по комфортным дорогам. Именно ради этого он и работает сегодня в обществе «Уренгойдорстрой».

– Очень хочется, чтобы у нас были автобаны. Чтобы Новый Уренгой с большой землей соединяла современная четырехполосная трасса. Ведь сейчас у всех дорогие, качественные машины, способные развивать высокую скорость. И для таких машин хочется хороших дорог. К этому и стремится наше предприятие.

Очерк подготовлен отделом
информационной политики
ОАО «Уренгойдорстрой»



Однажды он пришел к начальнику с вопросом, который никак не мог решить. Выслушав молодого сотрудника, директор сказал: «А почему ты пришел ко мне с вопросом? Ты должен прийти, как минимум, с двумя-тремя готовыми ответами». Теперь, каждый раз, прежде, чем пойти к руководству, он сам ищет ответы. Этого же он ждет и от своих подчиненных.

Из кинематографа он предпочитает отечественные комедии, поскольку считает, что «детективов» и «триллеров» хватает и в жизни..

Если бы он стал президентом России, первым делом занялся бы вопросом формирования цен на бензин, которые в нефтегазодобывающем регионе сравнимы с европейскими, а также повышением пенсий северян, которые теряют здоровье, работая в экстремальных климатических условиях, но при этом имеют гораздо меньше, чем люди, работающие в таких же условиях в других странах.

Все это об Алексее Леонидовиче Самихине. В январе 2013-го года он возглавил производственно-технический отдел ОАО «Уренгойдорстрой». Сегодня мы узнаем, о трудовом пути нового руководителя, о его увлечениях, и о том, каким он видит будущее ямальских дорог.

Рассказ о жизни Алексея Леонидовича интересен с самого начала. Ведь он появился на свет в день, знаковый для всей России – 9-го мая. В год его рождения в стране отмечалось 30-летие Великой победы. Родился Алексей в Кировской области, а в 1981 году родители привезли его в Новый Уренгой. Тогда это был небольшой населенный пункт, где люди жили в вагончиках, а капитальное жилье было пределом мечтаний. Наш собеседник хорошо помнит, как во втором классе их водили на экскурсию в первую строящуюся пятиэтажку. «Вот ребята, посмотрите, скоро по всему нашему городу будут стоять такие дома», – говорили детям взрослые.

Еще одно яркое воспоминание из детства – первый велосипед, достать который в те времена было чем-то невероятным. Таких счастливиц, как Алексей, было немного – пара ребят, живших по соседству. Однажды на своем двухколесном транспорте они решили отправиться в путешествие с южной части на северную. Путь занял порядка четырех часов. Ведь тогда в городе, можно сказать, не было дорог. Только отсыпки. Не менее экстремальными были и поездки с отцом-водителем, который работал на «Урагане». Из-за отсутствия все тех же дорог добраться, к примеру, до 6-ГП было настоящим подвигом. Машины ехали в связке, пробиваясь через зимник.

В тот момент маленький Алеша, конечно, не мог предположить, что в будущем его работа будет связана как раз со строительством дорог. Тогда, как и большинство других мальчишек он мечтал стать космонавтом...

После 9-го класса, юноша, опять же, как и многие его ровесники, сделал выбор в пользу более «земной» профессии. Он пошел учиться в техникум газовой промышленности, а затем, отслужив в армии, поступил в Тюменский нефтегазовый университет.

Трудовой путь Алексей Самихин начинал с помбура. Потом был мастером, прорабом, начальником участка. Спустя несколько лет дошел до

ведущего инженера. Казалось, все было хорошо, и карьера складывается удачно, и предприятие солидное. Но ему не хотелось сидеть на одном месте, работать по «шаблону», когда нельзя, что называется, ни шага вправо, ни шага влево. Хотелось развиваться, импровизировать. И такой шанс появился, когда Алексей Леонидович решил перейти в ОАО «Уренгойдорстрой».

Коллектив нового сотрудника принял хорошо. Тем более, что дело было в январе, а через месяц-другой на предприятии отмечали 23 февраля и 8 марта. Наш герой понял, что работают в компании простые, доброжелательные люди, и при этом хорошие специалисты, у которых есть чему поучиться.

Специфика работы в «Уренгойдорстрое» для Алексея Самихина была не новой. Трудясь на других предприятиях, он изучил весь технологический цикл: строительство зданий, ДКС, трубопроводов, подъездных путей. Этот опыт ему пригодился на новом месте, ведь среди партнеров «УДС» есть крупные газодобывающие предприятия, и находить общий язык с заказчиком, гораздо проще, когда сам успел поработать в нефтегазовой сфере. Кстати, и сейчас начальник ПТО причастен не только к строительству дорог. Касается ли дело домов, в которых приобретены квартиры для сотрудников компании, или ремонта производственных объектов, его всегда включают в комиссии по приемке.

Привлекло Алексея Леонидовича в «Уренгойдорстрое» и то, что это – организация, работающая сама на себя. Здесь надо быть в постоянном поиске. А не так, что отсидел от звонка до звонка, и получил свою зарплату. Кто-то может и мечтает о таком «спокойствии», но только не наш герой.

Спокойствия ему хочется лишь тогда, когда дело касается любимых увлечений – охоты и рыбалки. С давними друзьями, с которыми, в свое время рыбачили еще на бамбуковые удочки, сегодня регулярно совершает марш-броски на сотни километров. Отправляются подальше от цивилизации. Сначала едут на машинах, кстати, у Алексея есть транспорт, специально приспособленный для экстремальных путешествий – с большими колесами и поднятой подвеской. А потом сплавляются на лодках. Своим главным рыбачьим трофеем мужчина считает 12-килограммовую щуку. Хотя, стоит ли говорить о том, что улов – это далеко не главное, ради чего они отправляются сквозь непроходимую тундру в красивейшие уголки Ямала. Ведь потратить на поездку можно порядка 15-ти тысяч рублей. А поймать всего пару окуней... Главное – это отдых в компании друзей. Единение с природой. Возможность хоть ненадолго забыть о городской суете.

Есть у рыбака Самихина и еще одна интересная особенность. При всей любви посидеть на берегу, наблюдая за поплавком, сам он рыбу не ест. Хотя, готовить ее умеет: может и засолить, и уху сварить, и пожарить. Он вообще хорошо готовит. Причем, не только традиционные «мужские» блюда, вроде шашлыка, но и такие лакомства как жульен или жаркое. Откуда у него это? С юности. Родители Алексея всегда много работали, постоянно были в разъездах. И ему очень часто выпадало нянчить сестренку, которая младше своего брата на 10 лет. Тогда и научился всем хитростям ведения домашнего хозяйства. Кстати, и сегодня в их семье существует замечательная традиция – собираться вместе, и... лепить пельмени.

На вопрос, что самое ценное вложили родители в его характер, наш собеседник отвечает –

НАША ЖИЗНЬ



ТАКАЯ РАЗНАЯ ДОРОГА

путевые заметки

Задумываются ли автомобилисты, которые катят с ветерком по отличной трассе – а как она строилась? Особенно здесь, на Ямале? Ведь менее полувека назад Приполярье было землей открытой, но неизведанной, непроходимой. Именно дорожные строители и стали настоящими первооткрывателями северных просторов для тысяч людей, которые идут следом за ними.

Работа тяжелая? Очень. Благодарная? Еще бы. Поэтому она и привлекает романтиков – не перевелось это племя и в наш прагматичный век. Причем, «за туманом» на трассу, бывает, едут целыми семьями. Есть такая и на одном из строительных участков «Уренгойдорстрой»

А романтики? Романтиков хватает на каждом... И так...

ДОРОГА / ЭПИЗОД ПЕРВЫЙ ЖИТЕЙСКИЙ

Участок, обычный вагончик. Впрочем, не совсем обычный – уютный, чувствуется женская рука. Живут тут муж с женой. Познакомились они еще студентами. Оба учились политехе по специальности строительство автодорог и аэродромов. Он был постарше, уже отслужил в армии. Там, на граните науки, и расцвела любовь. Теперь Флорид Тимершин – прораб участка, Елена Тимершина – лаборант.

На вопрос – не пугали ли трудности, когда отправлялись на трассу, Елена отвечает – ехала за романтикой. Каково? Думаю – так вот они какие, жены декабристов... Впрочем, сравнение не совсем верное. Год назад, с участка под Салехардом, Елена приехала сюда первая. В комнате была кровать железная, сваренная из того, что нашлось на помойке, железный стол и несколько ящиков. Потихоньку обустроились.

Трудится и живет на этом участке почти 250 человек. Автопарк тоже солидный – техника тяжелая, самосвалы. Вначале людям пришлось несладко – не хватало мест в вагончиках. На участок их забросили, а заселять некуда. Такое случается, когда бытовые условия «подтягиваются» потом. Хотя, все должно быть наоборот.

Как теперь? Да у всех по-разному – у кого-то чисто, а к другим и зайти страшно, такая в комнатах грязь. У некоторых есть телевизоры, к ним ходят, чтобы спросить – что в стране, в мире происходит? Интернет есть только в диспетчерской. Хорошо, мобильная связь не подводит. А что до развлечений – времени на них не остается – спартанские условия, помыться бы успеть.

Дальнейшие разговоры о жите-бытье, впрочем, доказывают – никаких особенных лишений здесь, вдалеке от цивилизации, людям терпеть не приходится. Единственная проблема – белье из прачечной не всегда привозят вовремя, да связи с

внешним миром не хватает. Особенно прессы. Настолько, что люди радуются любой, даже старой газете, журналу...

От тем бытовых как-то незаметно уходим на производственные. Спрашиваю у Флорида Фаатовича – каково это, руководить людьми? Ответ: управлять тяжелой техникой – ответственность большая, а руководить теми, кто управляет – ответственность вдвойне. Для всех хорошим быть невозможно и плохим быть нельзя, приходится постоянно искать компромиссы между тем, как есть и между тем, как надо. Как говорится, действовать методом кнута и пряника... Людей приезжих на трассе много – со всей страны и даже из-за границы. Кто-то с техникой на «ты», других еще нужно учить.

Главное, дороги строятся – а на этом участке занимаются отсыпкой подъездных дорог и кустов. Заказчик – ОАО «Артикгаз», и темпами, и качеством на всех восьми объектах Самбургского месторождения доволен. Проложенные прошлым летом участки в этом году нужно перекладывать, как того требует технология – снимать бетонные плиты, выбраковывать, пересыпать под них основание и снова класть бетонку. Одного грунта отсыпать предстоит более 500 тыс. кубов. Ага, говорю, попивая чай, а сама с трудом представляю подобные объемы.

ДОРОГА / ЭПИЗОД ВТОРОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ

Объемы – о них я думаю снова и снова, пока мотаю меня по разным участкам дорожного строительства. «Лопатить» землю сотнями тысяч кубов людям помогает тяжелая техника. О том, какое оно, техническое оснащение предприятия «Уренгойдорстрой», мне рассказал Евгений Анатольевич Киреев, заместитель генерального директора ОАО «Уренгойдорстрой». В разговоре выясняется, что в техническом оснащении – в качественной составляющей, мы сейчас на уровне

выше конкурентов, например, того же «Мостострой-12». У них, правда есть 100-тонные краны, чем предприятие не прочь при случае похвалиться. «Уренгойдорстрой» отвечает на это просто – и у нас такие были бы, но не нужны.

А заботиться нужно о том, что действительно нужно, и в последнее время парк серьезно обновился – приобретено два тяжелых и два средних бульдозера, два экскаватора, катки. Обновление ждет и парк грейдеров. Также в планах – приобретение самосвалов «Вольво», 60-тонного трала, двух асфальтных/асфальтобетонных комплексов. В сравнении с предыдущими годами нынешнюю модернизацию техники можно назвать действительно масштабной – предприятие поменяло практически весь самосвалный парк.

Переоснащение диктует новые требования и к персоналу – люди повышают квалификацию. По некоторым профессиям специалисты в очереди стоят, чтобы попасть в «Уренгойдорстрой», где и условия труда отличные, и зарплата на уровне. Что же касается качества и скорости работ... Если сравнивать с конкурентами, то и то, и другое еще и при старой технике было выше. Сейчас, пусть модернизация до конца и не завершена, по производственным показателям предприятие оставляет всех далеко позади. Не трудно представить, что будет дальше.

ДОРОГА / ЭПИЗОД ТРЕТИЙ О ЗНАКОВОМ МОСТЕ И НЕ ТОЛЬКО

Прославится федеральная трасса Сургут-Салехард не только протяженностью, трудовыми рекордами и отличным дорожным полотном. На участке Старый Надым-Надым через реку, которая называется тоже Надым, будет перекинут уникальный мост. Уникальность эта заключается, прежде всего, в масштабности – мост станет одним из крупнейших на Ямале, на нем установят самое современное оборудование и новейшую изоляцию. Возведением сооружения занимается «Мостострой-12». Общая протяженность объекта – 3,1 км, из них порядка 1,33 км – это длина самого моста, еще около двух километров – участки подходов. Впечатляет и длина пролетного строения – 110 м.

Мост, стоимостью 13,950 млрд руб, будет совмещенным, то есть, рассчитан он под автомобильную и ж/д нагрузки. Железнодорожные фермы стандартные, автодорожные – индивидуальная разработка. Проект разрабатывался совместно компаниями «Мостострой-12» и «Трансмост» из Санкт-Петербурга. Стройка ведется с минимальным ущербом для природы, с максимальной сохранностью лесного массива. Строители говорят – самое интересное, что когда все только начиналось, почти никто не верил, что реализация этого проекта вообще станет реальностью. Даже потом, когда на площадку вышли краны и буровая техника, скептики все еще не верили – тому, что проект



Флорид Тимершин на участке



Флорид и Елена Тимершины



Мост через р. Надым

будет завершен. Впрочем, такие же разговоры были и вокруг дороги Надым-Салехард. Когда-то никто не верил, что она будет проложена, а сегодня работа кипит.

ДОРОГА / ЭПИЗОД ЧЕТВЕРТЫЙ ОТКРОВЕННЫЙ

С прорабом Евгением Миллером едем на развалку. Прошу рассказать, как здесь ведутся работы. Больше всего интересен технологический процесс. Прораб объясняет – отсыпая последний слой под «одежду» земполотна. Вначале самосвалы подвозят и вываливают грунт. Затем бульдозер его разравнивает, каток – уплотняет, а грейдер доводит до идеально ровного состояния. Каждая единица техники – необходимая составляющая процесса строительства дороги. Точно известны и объемы земли. Перед тем, как приступить к отсыпке последнего слоя, там устанавливаются «высотники» и отсыпка ведется по этим отметкам.

Коллектив у нас слаженный, за дело берет каждый. То есть, каждый трудится не за страх, а на совесть. Стараемся рационально использовать технику, бережем людей. Если возникают трудности, все решается спокойно, в рабочем порядке. В зависимости от протяженности участка, время на работу уходит разное, но в среднем – две смены. С объемом справляется 4 человека. Зимой приходится, конечно тяжелее, хотя в этом году экстремально низких температур не было.

А сколько же было у вас таких зим, спрашиваю у Миллера. Он отвечает – попал в «Уренгойдорстрой» еще в 17 лет, дорожным рабочим. Это было в 2006 год, когда мороз стоял -60. Кстати, в такие морозы у нас наступает

вынужденный простой – активировка начинается при температуре -42. В тот год я еще учился в техникуме, на очном отделении и приехал сюда на практику. Потом просиживать дни на лекциях наскучило, перевелся на заочный и устроился в «Уренгойдорстрой» на постоянку. Еще не закончив техникум, стал мастером. А чуть меньше года назад – прорабом. То есть, я наглядный пример того, что в компании можно успешно расти. И «потолка» у меня нет...

ДОРОГА / ЭПИЗОД ПЯТЫЙ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ

О заключении контракта – на последние 24 км дороги Надым-Салехард. Для нас эти километры – обычная, привычная работа. Технологии там будут использоваться такие же, как и на всей протяженности федеральной трассы. Если вкратце, то это устройство пеноплекса, устройство георешетки на откосах, укладка биоматов, и всё прочее, что необходимо для действительно качественного дорожного полотна.

На то, чтобы полностью построить отрезок, уйдет три года – в 2015 году мы обязались сдать его заказчику уже в асфальте. В этом году нас ждет отсыпка земляного полотна, строительство мостов. 2014 год – строительство дорожной «одежды» первой стадии. 2015 год – подготовка дороги к сдаче, укладка асфальтобетона. Когда закладывается первый куб каждого нового отрезка, есть традиция – в дорогу закладывается денежка. И закапывается. А когда дорога сдастся, разбивается бутылка шампанского. У нас традиции чтятся свято.

*Материал подготовлен отделом
информационной политики
ОАО «Уренгойдорстрой»*



Евгений Миллер



УРЕНГОЙДОРСТРОЙ ЛОГО: ОБНОВЛЕНИЕ. ВДОХНОВЕНИЕ

Начало осени для ОАО «Уренгойдорстрой» было ознаменовано еще одним знаменательным событием. Предприятие заявило всему Ямалу о своем ребрендинге.

Созданием логотипа и фирменного стиля для «Уренгойдорстроя» занималась одна из столичных фирм. Над концепцией ломали голову долго – и заказчики, и исполнители. В итоге такого совместного мозгового штурма и родился обновленный бренд.

Новым логотипом компании стала фигура, имеющая сразу два смысла. С одной стороны, в сплетении аккуратных линий можно увидеть дорожную развязку, с другой стороны – это фигура, символизирующая полярную звезду. Для всех, кто трудится на севере, эта звезда является путеводной. Решение провести ребрендинг руководство предприятия объясняет требованием времени и стремлением выйти на

новые горизонты. По словам генерального директора ОАО «Уренгойдорстрой» Александра Рыскова, очень важно, чтобы изменения коснулись не только внешней стороны, но и проникли в умы людей. Каждый сотрудник должен осознавать, что нужно стремиться к новым достижениям и высотам. И тогда любые свершения будут по плечу.

Стильный логотип будет красоваться везде, начиная с деловой документации, визиток и канцтоваров до рекламных баннеров и элементов оформления строительных площадок, костюмов рабочих и автотехники, которые также оформляются фирменным символом и цветами. Причем, для того, чтобы логотип всегда смотрелся красиво или лучше сказать – уместно, своя версия разработанная для каждого случая. Стоит отметить, что в рамках ребрендинга созданы даже особые навигационные таблички

для удобного ориентирования на строительном объекте. Кроме удобства они принесут каждому сотруднику изрядную долю позитива.

Ребрендинг, или, говоря проще, смена имиджа. Как ни крути, а встречают по одежке. Даже если ты – дорожная фирма. Или, если хотите, ОСОБЕННО, если ты – дорожная фирма. Свой, фирменный логотип, цветовое решение, символика – все это у них теперь есть. Просто до гениальности, ярко, но не вызывающе, узнаваемо и запоминается с первого взгляда. Цветовое решение – белые и черные линии на бирюзовом поле. Цвета эти особые. Присмотритесь, и вы увидите чистые бирюзовые тона в покрытых росами или первым снегом травах, мимо которых бегут километры уренгойдорстроевских дорог. Есть оттенки бирюзы и в красках летнего неба, которое даже ночью поражает особенной яркостью и глубиной. А еще бирюзовый – это цвет переливов северного сияния, цвет покрытых туманом низин, цвет ягельных полей, где пасутся олени стада. Мимо их живого моря, которое замирает как

один организм, или всё разом приходит в движение, тоже бегут вдаль дороги «Уренгойдорстроя». Это – один из оттенков сизых лимонных листьев уренгойдорстроевского лимонника, который поражает воображение своим вечнозеленым цветущим и плодоносящим буйством в царстве снежной королевы. А белый? Это снег и облака, это чистый лист, с которым можно сравнить нехоженное бездорожье, километры лесотундры с ее болотами и реками, песками, лесочками и сложным ландшафтом, с коротким летом и непредсказуемой погодой, с долгой морозной или вьюжной зимой. Чистый лист, на котором ценой невероятных трудов «Уренгойдорстрой» создает новые дороги – магистрали жизни, которые связывают пункт «А» с пунктом «Б». И, наконец, цвет темно-серый, почти черный... Он – равный по звучанию в символическом, но важнейший по смыслу – это цвет самой дороги, новенького асфальтобетонного покрытия. Цвет удачи, упорства, тяжелого труда и того, что всё снова получилось.

*Материал подготовлен отделом
информационной политики
ОАО «Уренгойдорстрой»*

ПОСМОТРИ, КАКОЕ ЛЕТО!

Летний период по традиции стал горячим для всех, кто задействован в дорожной сфере. Пока на улице стояло тепло, а северяне на своих машинах развлекались в отпусках, нужно было успеть отремонтировать как можно больше участков.

ДОРОГИЕ КИЛОМЕТРЫ

900 миллионов рублей – такую сумму выделили из бюджета ЯНАО на обновление дорог в 2013 г. Свои деньги вкладывали и муниципалитеты. В итоге было запланировано за лето выполнить ремонт на дорогах общей протяженностью 80,5 км. Это почти на 20% больше, чем годом ранее. Капитальный ремонт проездов и дворов развернулся на площади свыше 20 тыс.м. Бум дорожного благоустройства пришелся на г. Лабытнанги – здесь решили отремонтировать более 40 км дорог общего пользования. Изменили свой облик проезды и дворы Надыма, центральная улица Зверева. В Салехарде дорожными приоритетами на сезон-2013 стали городские окраины, куда раньше «руки не доходили». В Новом Уренгое перестраивались улица Ватолина, улица Молодежная, и несколько прилегающих к ней дворов.

Ремонтные работы шли и на загородных трассах. Так бурную деятельность дорожники и мостовики развернули на четырех участках автомобильной дороги «Сургут–Салехард»: от границы ЯНАО до Губкинского, от Губкинского до Пурпе, от Пурпе до Пуровска и на участке «Правохеттинский–Старый Надым». На дорогах меняли асфальт, укрепляли обочины. Реконструкция шла на восьми мостах.

РЕБЯТА НАШЕГО ДВОРА

Знаковым этапом для ОАО «Уренгойдорстрой», стал выход на надымские объекты. Задачи на летний сезон были поставлены грандиозные – благоустройство трех микрорайонов. Только на тротуарах здесь уложили асфальт общей площадью около 20 тыс.кв.м. «Разбирали старое покрытие, убирали грунт, закупали новый, уплотняли... там 36 см только щебня лежит, и потом на этот щебень укладывали два слоя асфальта», – рассказывает руководитель проекта по г. Надым Александр

Рафальский. Возникали и непредвиденные трудности. К примеру, то и дело рабочие наткнулись на кабель, не внесенный ни в какие схемы. Найти владельца было, порой, непросто, из-за чего получался простой в работе.

НЕ РУБИТЕ, МУЖИКИ!

А еще бывало так, что на пути дорожников оказывались деревья. Проектами предусматривалась их вырубка, но жители микрорайонов просили не трогать их любимые березки и рябинки. Дорожники, понимая, как важна для северян природа, старались сохранить зеленые насаждения. Где-то приходилось ради этого даже менять проект. Какие-то деревья «обходили» стороной, какие-то пересаживали.

ЕСТЬ УЛИЦЫ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ...

Большой объем работ пришелся на центральную магистраль Надыма – улицу Зверева. Только на проезжую часть здесь уложено около 5,5 тыс. тонн асфальта. Сделано более 5 тыс.кв.м тротуаров. Где-то их не было вовсе, где-то лежала плита. Установлено порядка 6 тыс. погонных метров бортового камня. В общей сложности на всех объектах трудилось порядка 300 человек. Задача дорожников была не только уложить новый асфальт, но и отвести воду с проезжей части. В свое время дворы, прилегающие к этой улице, обустроили так, что вся вода с них стекает на улицу Зверева. Так что после каждого дождя здесь было ни проехать, ни пройти. С поставленной задачей специалисты справились успешно. Когда первый снег выпал, и сразу растаял, воды на дороге не было. Видеть результаты своей работы было приятно, признается Александр Рафальский.

АЛЛО, ПОЛИЦИЯ??

Помимо выполнения производственных задач, работникам предприятия приходилось не мало времени общаться с горожанами, и даже... с



полицией. Ну никак не хотели граждане мириться ремонтными неудобствами. К примеру, некая автоледи с утра пораньше не смогла выехать со своего двора – привычный путь оказался перекрыт. И, несмотря на то, что был во дворе другой выезд, дама решила позвонить по номеру 02. Так было постоянно, и каждый раз представителю ОАО «Уренгойдорстрой» приходилось доказывать правоохранителям, что работают дорожники по схеме, согласованной с ГИБДД. А ведь дорожные строители имели право перекрывать улицы целиком, но, входя, в положение автомобилистов, движение старались ограничивать лишь на отдельных участках. Когда же работы были завершены, и люди оценили произошедшие перемены, их отношение изменилось. Некоторые даже подходили, жали руку, и говорили «спасибо», рассказывает Александр Рафальский.

НА ЗДОРОВЬЕ!

Выполнением контрактных обязательств дорожники не ограничивались. В Надыме велись работы в центральном парке. И строителей попросили помочь – советом, техникой, людьми. В просьбе не отказали. А еще предприятие решило сделать благотворительный «взнос» и обустроить площадку возле школы № 4. На участке, где стоит памятник учительнице, убрали старую плитку и положили новую. Задача была не только сделать все качественно, но и успеть к началу учебного года. Но и это еще не все...

РАБОТА ДЛЯ ДУШИ

Летом ОАО «Уренгойдорстрой» вело расширение и благоустройство новоуренгойских улиц – Сибирской, Захаренкова и Ватолина, которые дорожники сдали в эксплуатацию раньше срока. Но у предприятия есть еще одна сфера деятельности – благотворительность. Самые масштабные проекты для души – вклад в строительство нового православного храма, Богоявленского собора, где дорожники взяли за благоустройство территории.

Что может связывать дорожников и спортсменов? Если кто-то и благодарен дорожных дел мастерам, так это водители. Но в 2013 году ОАО «Уренгойдорстрой» преподнесло подарок любителям здорового образа жизни. В Новом Уренгое заложили сквер «Чистая энергия». Вдоль улицы Захаренкова протянулась беговая, она же велосипедная, дорожка, которая в зимнее время «легким движением ноги» превращается в трассу для лыжников. Весной работы на объекте будут завершены, и состоится его торжественное открытие.

Изюминкой этого объекта стали скульптурные композиции. Газовая столица не может пока похвастаться обилием малых архитектурных форм, тем более – выполненных в таком необычном стиле. Бронзовые спортсмены не просто украсили город, но и ежедневно дарят жителям массу позитива, который, как известно наравне с движением продлевает жизнь.

Материал подготовлен отделом информационной политики ОАО «Уренгойдорстрой»

ФОТООТЧЁТ НОМЕРА



МЫ БЫЛИ НА о.ТУРГОЯК

Осенью состоялся проект учёба, тренинг на личную и профессиональную эффективность для сотрудников офиса «Уренгойдорстрой». Событие прошло в непосредственной близости от знаменитейшего озера Тургойак, возле г. Миасс в Челябинской области. По отзывам участников, задумка руководства удалась. Минимальным результатом проекта стало открытие дополнительных ресурсов у сотрудников путем приведения к гармонии основных жизненных аспектов. Проще говоря, все стали, как минимум, поздоровевшими, поумневшими, подобревшими, что просто не может не привести к общему повышению эффективности.

А максимальным результатом может стать еще большая мотивация к росту.



ФОТООТЧЁТ НОМЕРА



ДЕНЬ ЛИМОНА-2013

По традиции актив «Уренгойдорстроя» середину лета встретил на воде. День Лимона провели на песчаной косе. Участники корпоративного события почувствовали себя детьми. Пожалуй, только эта кажущаяся свобода от условностей и помогла командам справиться со всеми заданиями и конкурсами, которыми была насыщена программа. Это полюбившееся коллективу традиционное корпоративное событие здорово помогает вскрыть коллективные динамики. Носит диагностический и командообразовательный эффект. У нас возникает желание помогать друг другу.



STEP BY STEP

Дмитрий Туковский – личность выдающаяся даже на фоне колоритной команды ОАО «Уренгойдорстрой». Представитель трудовой династии, свидетель и активный участник становления компании и всего города, нынешний главный инженер построил свою карьеру в северном строительном гиганте «step by step» – шаг за шагом, с нижних ступеней. Кроме ОАО УДС в трудовом пути Туковского остановок не было. Судьба этого человека неразрывно связана с судьбой компании.

Готовность к инициативе

Вот он – главный инженер крупной компании, который начинал здесь же дорожным рабочим. И это несмотря на то, что отец Дмитрия Туковского в свое время работал здесь же главным механиком. Туковский прошел по этой «дорожной колее» все этапы. И, став главным инженером, теперь вряд ли столкнется с непредсказуемой производственной ситуацией, которая бы поставила его в тупик. Хотя северная земля продолжает удивлять и его.

– Находясь здесь с 1985 года, я до сих пор не перестаю удивляться преподносимым этой землей сюрпризам, – признается он. – Например, на строительстве дороги Салехард – Надым зимой в мороз 30-40 градусов откуда не возьмись, появляется вода из теплых источников и затапливает всю стройку. Или возникнет незамерзшее болото... С такими сюрпризами мы сталкиваемся постоянно. Благодаря им мы не перестаем развиваться.

Именно такой опыт необходим для сотрудника динамичной, находящейся в постоянном развитии компании. Перед командой УДС иногда возникают задачи, для решения которых не подходит ни один возможный алгоритм. Инициативность, креативность, готовность к любой внештатной ситуации – такой набор качеств как нельзя лучше способствовал карьерному росту молодого специалиста.

– Наверное, без креативности здесь вообще нельзя работать, – рассуждает Туковский. – Это требование нашего сурового и уникального, непредсказуемого и нечитаемого края. Продвигаясь в тундру нужно быть готовым к тому, что следующий метр грунта будет совершенно не похож на предыдущий. Когда кто-то ссылается на хорошее качество европейских дорог, я всегда с уверенностью говорю: в наших условиях европейцы не смогли бы построить ни метра. Ни финны, ни немцы...

Строитель дорог – строитель жизни

– Я хотел идти по стопам отца, а он был механиком, – вспоминает Туковский. – Поэтому в техникум я изначально хотел поступать именно на отделение механики. Но набор туда уже закончился, я подал документы на «мосты». Думал после второго курса перевестись... Но за год строительная специализация меня так затянула, что я решил остаться. Это судьба, наверное. Дорожное строительство стало моей жизнью...

После техникума был институт, учебу в котором Дмитрию пришлось совмещать с работой: уже по окончании третьего курса Туковский занимает должность мастера. А дальше – ступень за ступенью – он поднимается по карьерной лестнице «Уренгойдорстроя». Мастер-прораб, старший прораб, начальник участка, инженер технического отдела, руководитель проекта, начальник ПТО и, наконец, главный инженер.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ



– Сейчас я уже не вижу себя в какой-либо другой компании, – рассуждает Туковский. – Дело не в том, что я не смог бы работать в другом месте. Просто «Уренгойдорстрой» – компания, в которой можно полностью реализоваться.

УДС: что было – что есть

– Я видел разные времена, и здесь не всегда все было так благополучно, – вспоминает Туковский. – В основном, конечно, это было связано с общей ситуацией в стране. Помню, когда работали родители, в одно время зарплата не выплачивалась по полгода... За мою трудовую биографию такого, конечно, не было. Но комфорт связан не только с материальным благополучием. Та политика, которую сейчас проводит руководство, позволила нам посмотреть на нашу компанию иначе. Понимаете, раньше мы ассоциировали УДС только с работой, с производственным процессом. Теперь мы видим, что мы – команда. Мы можем проводить вместе время, объединяться по интересам в клубах, укреплять наши связи на тренингах. Благодаря этому в компании не только устанавливается хороший микроклимат, но и уходят не нужные барьеры между сотрудниками. Это очень упрощает производственный процесс.

Прямая речь:

Могли ли дорожные строители возвести стратегическую дорогу Салехард – Надым двадцать – двадцать пять лет назад? Имелись ли для этого технологии и материалы? Я бы на этот вопрос ответил утвердительно. Но это вовсе не значит, что в дорожное строительство не внедряются новые технологии. Над ними работаем научно-исследовательские институты, они позволяют вести поиски вариантов в плане надежности, экономии и оптимальных сроков. Каждый год на нас выходят самые разные фирмы – поставщики строительных материалов. И всегда среди этого потока мы ищем лучшее, наиболее подходящее для наших условий. Ту работу, на которую предыдущих поколений дорожных строителей уходило по пять-семь лет. Мы выполняем за месяцы.

Материал подготовлен отделом информационной политики ОАО «Уренгойдорстрой»

ФОТООТЧЁТ НОМЕРА



ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ - 2013

Профессиональный праздник в этом году провели экстраординарно. Чего только стоит один дресс-код этого мероприятия. Спец роба цвета ультрамарин.

СПАСИБО
ЗА ДОРОГИ!

*Приезжайте к нам на север,
прокатитесь по нашим
дорогам*



**Константин
Хамилев,
г. Надым**

Сам я по профессии водитель, так что за руль сажусь не только, когда надо ехать на работу или с работы. Скажу честно, когда в Надыме началась подготовка к ремонтам, многие люди напряглись. Ведь у нас в городе сроду ничего подобного не происходило. Ездили себе спокойно, а тут на тебе – привычные пути оказались перекрыты. Надо искать объездные маршруты... Мне тоже сначала было немного не по себе. Но когда увидел, насколько основательным будет ремонт, ведь «расковыряли» все чуть ли не до земли, понял, что потерпеть стоит. Когда ремонт закончился, оказалось, что терпели не зря. По новенькому асфальту приятно было прокатиться. Молодцы, ребята, ничего не скажешь. Жаль, ездить «посухо» довелось не так долго, снег быстро все припорошил и ощущения уже не те. Но ничего, дождемся весны...



**Григорий
Елистратов,
г. Новый Уренгой**

Что касается ремонта дорог в Новом Уренгое, то в целом я всем доволен. Затягивают, правда, бывает, но в конечном итоге получается неплохо. Когда едешь по свежему асфальту, ощущения ни с чем несравнимые. Хочется ехать быстрее и быстрее, но нельзя... Особенно мне понравилась улица Захаренкова. Поскольку я передвигаюсь не только на автомобиле, но и люблю погонять на мотоцикле, считаю, что именно она для езды на байках подходит лучше всего. Там есть широкие затяжные пороты,

где можно «закладывать» мотоцикл. До реконструкции покрытие на дороге было с трещинами, неровностями. И соответственно риска было больше. Сейчас все стало отлично. Этой осенью мы с друзьями объехали на автомобилях практически всю Европу. Хочется, чтобы и у нас были трассы европейского уровня. И я говорю не только о самом покрытии. А о дорогах, как об инженерных сооружениях. К примеру, там вдоль трасс установлены заборы – защита от дичи. На Ямале это тоже было бы весьма актуально. Ведь у нас и заяц на дорогу может выскочить, и песец. И водители, чтобы оградить свой бампер от удара, вынуждены резко тормозить. Но это, если говорить глобально. Для начала, конечно, хотелось бы, чтоб дороги ЯНАО не уступали по качеству дорогам соседнего с нами ХМАО, потому что разница ощущается сразу, как только пересекаешь границу... А еще, как любитель дальних путешествий, жду, когда достроят дорогу Надым-Салехард. Обязательно по ней прокачусь, даже матери уже пообещал, что свожу ее к подруге в Салехард.



**Елена Бейфус,
г. Омск**

Этим летом решила впервые в жизни съездить в Надым – в гости к сестре. Она смущенно предупредила, что городок у них небольшой, простенький, мол, не то, что наш Омск – миллионник. Особо не развивается, а летом жизнь и вовсе замирает. Каково же было мое удивление, когда я увидела двор, в котором живет сестра. Все было перекопано, всюду сновала техника, а вокруг сустились люди в спецодежде. Оказалось, что в их дворе шла глобальная реконструкция. В одном месте меняли асфальт, в другом –

делали тротуар. Вот тебе и «замирает жизнь», подумала я. Да и сестра не скрывала радости. Ведь раньше, когда не было тротуаров, прогулка с ребенком была сплошной мукой. Приходилось делить междворовые проезды с машинами, которые норовили если не сбить, то окатить из лужи... Завершения ремонта мы не дождались, уехали раньше, но сестра сказала, что их двор преобразился. Снова зовет в гости. А еще, вернувшись в Омск, я узнала, что наши ребята из Сибирской автомобильно-дорожной академии ездят летом на север – подзаработать и набраться опыта. Кто знает, может в тех тротуарах, по которым теперь гуляют молодые мамы с детьми, есть вклад и моих земляков.



**Светлана
Докукина,
г. Новый Уренгой**

Вот уже четыре года я езжу в отпуск «своим ходом». И постоянно убеждаюсь, что наши ямальские дороги лучше, чем во многих других регионах страны. А ведь строятся они в очень сложных условиях. Вот я своим родственникам объясняю: «У вас, чтобы дорогу построить, надо максимум прорубить просеку в лесу, да сделать отсыпку. А у нас трассы прокладывают прямо по болотам... И умудряются все делать качественно». А еще, по сравнению с другими регионами, у нас очень хорошо содержат дороги. Чуть выпал снег, сразу техника выходит, чистит. И не только в городах, но и на загородных трассах. А на земле что... недавно знакомый из Саратовской области жаловался – если у них снегопад, все, катастрофа, то техники не хватает, то еще чего... Без мата километра не проедешь.

И с ремонтом трасс дело у нас обстоит хорошо. Вот весной ехали в отпуск. Участок от Коротчаево до Пурпе за зиму поизносился, где-то плиты приподнялись, где-то ямы появились. Но когда возвращались из отпуска, все уже было нормально.

Так что всем своим знакомым всегда говорю: «Приезжайте к нам на север, прокатитесь по нашим дорогам».



**Артем
Глей,
г. Новый Уренгой**
Вожу машину уже 3 года. Ездил в Тюмень, в Ноябрьск, в Сургут. Дороги у нас хорошие, ничего не скажешь. Главное, чтоб не сыпали на них химикаты. Приятно видеть, что каждое лето трассы ремонтируются, расширяются. Когда улицу закрывают на ремонт, очень не хочется объезжать, если до дома остается 500 м, а надо сделать крюк в 2 км. Но результат того стоит. Когда мчишься по новой трассе, и можно давить газ, не опасаясь, что попадешь в какую-нибудь яму... Респект всем, кто это затеял! Надеюсь, дорожников достойно вознаградили за их труды. Я думаю, для комфортной езды у нас созданы все условия, а все аварии случаются только по глупости водителей, которые считают себя профессионалами.

У дорожников непростая работа. Однажды наблюдал, как у нас во дворе кто-то что-то копал, и в итоге по всей ширине проезжей части образовалась большая яма. И вот пришел работник, и вручную клал асфальт. Жара такая стоит на улице, а он какой-то штукой долбит, словно гвозди забивает. Я думаю, вот бедолага... Так что эти ребята красавчики!