

Років із 6 — 5 тому мені часто доводилось бувати в журналістських справах у Володимирецькому районі. Він, як і Рокитнівський, майже однаково віддалений від обласного центру. Різниця лише в тому, що перший є окраїною Ровенщини на північному заході й межує із Волинською областю, а другий — на північному сході, сусідуючи з Житомирською областю нашої республіки та Брестською Білорусією. Зрозуміло, через віддаленість, природні умови проблем у соціально економічному розвитку, інших сферах вистачає в обох районах. Інша річ, як підходять до їх розв'язання партійні, радянські та господарські органи, їх керівники на місцях.

Взяти автомобільні дороги. Думається, сьогодні зайве ще раз підкреслювати їх велику значимість для перевезення народногосподарських вантажів, пасажирів, обсяги яких, до речі, постійно зростають, наводити на користь цього якісь аргументи чи факти. Словами хороших доріг не заміниш, як і не відремонтуєш поганих. Саме так чи приблизно так розмірковують у Володимирці. І наполегливо реконструюють шосейні дороги, прокладають нові. Не дивно, що в районі щороку значно довшає протяжність асфальтного покриття. Нині ним з'єднано райцентр з містом Кузнецовськом, селищем Рафалівкою, десятками сіл. З порядку денного практично знято питання нормального життєзабезпечення народногосподарських об'єктів населення всім необхідним, до перевозиться автотранспортом. Залишилось згадати таке. При всьому цьому на території району є тільки один каменецько-щебеневий кар'єр, тут, як і скрізь, відчувають гостру нестачу бітуму, що виділяється по фондах.

У Рокитнівському районі працює сім щецзаводів та кар'єрів різних міністерств, відомств. Деякі з них

рив. У свій час, з'єднавши райцентр з такими віддаленими селами як Ельно, Березово, Кам'яне, Вежиця, шосейні дороги, безперечно, відіграли важливу роль в освоєнні цього краю, підвищенні матеріального та культурного рівня життя поліщуків. Але час на місці не стоїть. Бруківка потроху розбивається, насамперед потужними лісовозами лісгоспзагів, тракторами господарств, а ремонтують її, відверто кажучи, абияк, про людське око. Дійшло до того, що нині водії автобусів Рокитнівської автоколони Сарненського автопідприємства 15640 радше згоджуються їхати в Ровно, ніж, скажімо, в Старе Село. Хоч в останнє відстань у два ра-

ва в тому, що в районі по суті досі немає хорошого асфальтного заводу. Той, що є, побудований, як мовиться, за царя Гороха. Відсутні елементарні побутові умови для робітників, порушуються вимоги техніки безпеки. Обладнання застаріле, зношене, внаслідок чого завод часто простоює. Закономірно, що це негативно позначається на виробничому процесі. За підсумками минулого сезону тут жодного місяця не зуміли виконати план виробництва асфальту.

Коли ж завод «крутився», відчували гостру нестачу бітуму. До речі, і в день відвідин райшляхорембуддільниці кореспондентом головний інженер Г. В. Козловець їздив «пробивати» його

не вирішити. Про бідність, відсталість від вимог життя дільниці свідчить і те, що за роки дванадцятої п'ятирічки тут не одержали жодної одиниці нової техніки. Втім, навіть для машин та механізмів, що є, не вистачає бензину, мастил.

Наші читачі можуть задатись питанням: а чому про добротність і надійність у експлуатації доріг повинні дбати тільки шляховики з їх обмеженими фінансовими і матеріальними можливостями? Справді, вдень і вночі дороги не знають спочинку. Ними їздить автотранспорт різних міністерств, відомств служб. Не є винятком і Рокитнівський район. Поцікавився з цього приводу думкою економіста райшляхорембуддільниці В. А. Щербак. Вона показала Указ Президії Верховної Ради республіки від 3 липня 1989 року «Про відрахування коштів колгоспами, радгоспами, промисловими, транспортними, будівельними та іншими підприємствами і господарськими органами на будівництво і ремонт автомобільних шляхів». Тут, додала, все розписано «від» і «до». І дійсно, навіть поспішного перегляду документа вистачило для того, щоб переконатися в цьому. Валентина Антонівна нагадала і про рішення облвиконкому від 9 серпня минулого року, де йдеться про порядок обчислення затрат на відрахування коштів на будівництво і ремонт автомобільних шляхів загального користування. На жаль, і Указ, і рішення в районі виконуються погано. Ігнорують їх передусім склозавод. Рокитнівський та Остківський лісгоспзаги, всі радгоспи, колгоспи ім. Дзержинського, «40 років Жовтня», «Ленінським шляхом» та ін.

Що ж залишається робити шляховикам? Сміливіше використовувати право, надане їм рішенням облвиконкому. Одним із його пунктів передбачається: в разі ухилення колективів від своєчасного відрахування коштів на

ЩЕ РАЗ ПРО ДОРОГИ...

У «Шлях до комунізму» [№ 123 від 12 жовтня 1989 року] розповідалось [з фотоілюстрацією] про акрані погані дороги, занедбаний благоустрій в селі Усіки нашого району. Подібні публікації про невпорядкованість, убогість деяких населених пунктів, вулиць селища Рокитне вміщувались у газеті й раніше. На жаль, реальних зрушень до поліпшення справ поки що, будемо відвертими, не видно. Вина в цьому, безперечно, і радянських органів, і господарських керівників, і служб, яка займається будівництвом, реконструкцією та ремонтом доріг у районі. Саме про діяльність, проблеми та першочергові завдання, які стоять перед колективом районної шляхової ремонтно-будівельної дільниці, — наша сьогоднішня розповідь.

зи коротша як до обласного центру, подолати її автобусом скоріше, ніж за чотири години, не можна. Причина одна: на ямах та вибоїнах дуже не розженешся.

Добре розумію в зв'язку з цим начальника автоколо-

на Страшевський асфальтний завод, що в сусідньому Сарненському районі. А ще часто посилають за бітумом «штовхачів» у Любомирку та Озеряни, всілякими правдами й неправдами дістають цей матеріал у білорусів.

об'єктів населення всім необхідним, що перевозиться автотранспортом. Залишилось згадати таке. При всьому цьому на території району є тільки один камене-щебеновий кар'єр, тут, як і скрізь, відчувають гостру нестачу бітуму, що виділяється по фондах.

У Рокитнівському районі працює сім щебзаводів та кар'єрів різних міністерств, відомств. По ідеї з будматеріалами для асфальтування (щебінь, відсів) утруднень бути не повинно. І шляховикам гріх скаржитись, що ніде розмахнутись, що нема до чого докласти рук. Адже територія Рокитнівщини, судячи з довідника «Українська РСР. Адміністративно-територіальний поділ», найбільша серед районів Ровенської області — сягає 2,4 тисячі квадратних кілометрів. Це в принципі. В реальному ж житті картина далеко не мажорна, в чому можна переконатися будь-коли і будь-де: весною і взимку, в райцентрі чи у віддалених селах. По протяжності асфальтованих доріг, їх добротності район не тільки помітно відстає від Володимирецького. Він плететься в хвості і в обласному табелі про ранги. Ось приклад на підтвердження думки. З 335 кілометрів доріг з твердим покриттям на асфальт припадає лише 33. Цю маловішну цифру мені назвали в районній шляховій ремонтно-будівельній дільниці не далі як на початку січня 1990 року.

Лева частка доріг з твердим покриттям тут припадає на бруківку. Її прокладено майже 200 кіломет-

першочергові завдання, які стоять перед колективом районної шляхової ремонтно-будівельної дільниці, — наша сьогоднішня розповідь.

зи коротша як до обласного центру, подолати її автобусом скоріше, ніж за чотири години, не можна. Причина одна: на ямах та вибоїнах дуже не розженешся.

Добре розумію в зв'язку з цим начальника автоколони А. Г. Мартинюка. Навіть у бесіді напередодні професійного свята — Дня працівників автомобільного транспорту він не втримався, щоб не закинути докір на адресу шляховиків. Адже, з його слів, трапляються такі дні, коли п'ять — шість одиниць транспортних засобів повертаються в автопарк з поломками через погані дороги. На жаль, часто від заглохлого на обочині автобуса доводиться добиратись додому попутним транспортом, пішки і пасажирам...

Будівництво, реконструкцію і ремонт доріг у районі веде колектив районної шляхової ремонтно-будівельної дільниці, який очолює Ф. М. Богданець. Він порівняно невеликий — налічує 89 чоловік, є партійна та комсомольська організації. За роки дванадцятої п'ятирічки зусиллями шляховиків побудовані дороги Кам'яне — Обсічі, Кам'яне — Будки-Кам'янські, Глинне — Дубно. Торік із початку п'ятирічки, щоправда, не вдалось вкласти у доведений обсяг ремонтно-будівельних робіт, хоч їх ріст у 1989 році проти 1986 був відчутний. Однак звинувачувати в цьому лише райшляхрембуддільниці цю язик не повертається, Спра-

на Страшевський асфальтний завод, що в сусідньому Сарненському районі. А ще часто посилають за бітумом «штовхачів» у Любомирку та Озеряни, всілякими правдами й неправдами дістають цей матеріал у білорусів. Іншого виходу просто немає: торік, як, до речі, і попередніми роками план поставок бітуму заводів не виконано. По цьому і рокитнівчани, і володимирчани поставлені в однакові умови.

Неабиякі труднощі є і в забезпеченні відсівом, без якого асфальту не виготовиш. Склалась прямо — таки парадоксальна ситуація. Завод розташований на території Рокитнівського спецкар'єру Міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів УРСР. Вони — одного батька діти. Проте відсів, якого за 500 метрів цілі гори, шляховикам доводиться завозити з Томашгорода на відстані 11 кілометрів. Звідси великі транспортні витрати, збитки, яких можна було б уникнути. Питання про те, аби брати відсів і з спецкар'єру керівники дільниці не раз і не два ставили перед відповідними інстанціями в Ровно та Києві. Але справа з місця не зрушується.

Звичайно, транспортні витрати були б набагато меншими, якби в колективі мали достатньо своєї техніки. Двома ж автосамоскидами, які щодня вкрай потрібні на інших роботах, проблеми

рокитнівський та Остківський лісгоспзаги, всі радгоспи, колгоспи ім. Держинського, «40 років Жовтня», «Ленінським шляхом» та ін.

Що ж залишається робити шляховикам? Сміливіше використовувати право, надане їм рішенням облвиконкому. Одним із його пунктів передбачається: в разі ухилення колективів від своєчасного відрахування коштів на шляхові роботи стягувати їх в безспірному порядку з нарахуванням пені в розмірі 0,05 процента не внесеної в строк суми за кожен день прострочення. Це необхідно чіткіше контролювати райвиконкомові.

Перш, ніж поставити крапку, слід вказати ще на один аспект проблеми, пов'язаної з прискоренням темпів асфальтування доріг у Рокитнівському районі. Він, як відомо, знаходиться серед шести районів нашої області, на які поширена дія постанови Ради Міністрів УРСР та Укрпрофради від 14 грудня 1989 року про додаткові заходи щодо посилення охорони здоров'я та поліпшення матеріального становища населення, яке проживає на території, забрудненій в результаті аварії на Чорнобильській АЕС. Так ось, серед заходів, які будуть реалізовуватись у поточному і наступному роках В. О. «Облавтошлях», наголос думається зроблено на розширення будівництва таких доріг, що краще піддаються дезактивації. Ними є асфальтівки, яких поки що так мало у Рокитнівському районі.

М. ФЕДОРОВСЬКИЙ.