

## *Как обустроить таганрогские дороги?*

В. Чернобай

Немного истории. Знаменитый краевед П. П. Филевский (1856-1951 гг.) в книге «История города Таганрога» подробно рассказал о вкладе царских градоначальников Дашкова, Кампенгаузена, Попкова в благоустройство улиц. При них «с согласия местного общества для мощения улиц» был установлен «особенный сбор с приезжающих в город и выезжающих подвод лошадей и волов» в виде денег или камня, щебня. Этот «хрящевой» сбор, впервые введенный в 1803 году при Александре I, просуществовал до 1879 г., когда, тоже с царского дозволения, дополнительно и «с отвозных за границу товаров стали брать по 0,5 коп. с пуда с целью устройства портовых сооружений и мостовых». Сбором средств и устройством мостовых в разное время поочередно занимались строительный и дорожный комитеты, которым было велено «неисполнивших распоряжение штрафовать по гривне в день». Вероятно, для «прозрачности» расходования народных средств и контроля за качеством выполняемых работ «городу было разрешено учредить комитет для мощения улиц из городских обывателей». Результат не заставил себя ждать: в короткий срок удалось замостить Петровскую, Греческую, Иерусалимскую, Александровскую, Гимназическую и десятки других улиц, переулков.

При советской власти, когда на смену конным повозкам пришли скоростные автомобили, улицы и подъезды к предприятиям принялись покрывать асфальтом. Денег хватало, и специализированные дорожностроительные организации СДРСУ, ДРСУ-6, СУ-123 даже иногда не успевали их осваивать. Любопытно, что кое-кто возражал против асфальтирования мостовых (например, жильцы Лермонтовского переулка), так как дорожники (проектировщики) не всегда сохраняли естественные ливнестоки, канавы (в соответствии со старинными таганрогскими стандартами ширина их равнялась трем аршинам), и после обильных дождей, снеготаяния возле домов образовывались болота, разъедающие фундамент зданий и затрудняющие проезд машин.

Практически на стыке двух эпох завершилась карьера бывшего заместителя председателя горисполкома И. В. Бардукова и почетного гражданина Таганрога, бывшего главного инженера архитектурно-планировочной мастерской № 2 С.А. Нечаева, которые принимали активное участие в строительстве улиц Адмирала Крюйса, Химической и Больничной, в прокладке троллейбусных линий на Русское поле и в Северный жилмассив, реконструкции трамвайных и железнодорожных переездов... Молодым есть чему у них поучиться!

В своей книге «Мои воспоминания» С. А. Нечаев пишет, что идея прокладки «Приморской объездной дороги, без которой не было бы и улицы Адмирала Крюйса, возникла в 1968 году. Максимально используя опыт г. Сочи, намечалось построить комплекс зданий молодежного центра и Солнечного пляжа, лодочной станции у кожзавода, автомагистраль вдоль залива и автостоянки, железнодорожный подъездной путь «Морской порт - Бессергеновка», несколько коллекторов ливневой канализации». Согласно решению горисполкома доленое участие в финансировании начавшихся 20 апреля 1974 г. работ принимали многие предприятия города, а штаб «по очистке акватории Таганрогского залива, благоустройству и застройке набережной (с установкой памятного обелиска у Каменной лестницы) возглавил директор металлургического завода Герой Социалистического Труда П. Е. Осипенко».

К сожалению, грандиозный проект стал долгостроем, не все запланированное удалось реализовать, застопорилась глубокая очистка балки Малая Черепаша... Но приморская автострада, проложенная от порта до бухты металлургов, действует уже девятый год. Строительством ее руководил И. В. Бардуков, авторский надзор осуществлял С. А. Нечаев, наиболее

крупные работы выполнили предприятия, которыми тогда руководили Е. В. Кирюшин, В. Е. Степченков, А. И. Гурский, В. Н. Новокшенов.

Проехав с Бардуковым и Нечаевым вдоль залива, мы убедились, что магистраль находится в удовлетворительном состоянии, но до сих пор не закреплена за дорожной организацией (как автострада Таганрог-Ростов за ДРСУ-6 или неклиновские дороги - за тремя сельскими подрядчиками), появляющиеся выбоины оперативно не устраняются, разворачиваются бетонные плитки из кюветов, которые замусориваются и неспособны выполнять свою функцию. Трасса вдоль забора металлургического завода не первый год в сплошных колдобинах, и нынешнее руководство предприятия не горит желанием привлечь к ее ремонту свой асфальто-бетонный завод, ссылаясь на то, что аккуратно платит дорожно-транспортные налоги. Остается надеяться, что местные власти, городские и областные депутаты позаботятся, чтобы эти налоги оставались в городе (как при Александре I Благословенном) и использовались по прямому назначению. В Михайловке осмотрели разрушенный переезд через железную дорогу. Это произошло из-за того, что руководство СКЖД не получило ответ на свое предложение построить проезд для автотранспорта под железной дорогой. Поссорившиеся стороны решение проблемы свели к бумажной переписке, а страдают теперь автомобилисты.

Приятное впечатление оставила улица Щаденко, которую асфальтировщики В. Е. Степченкова обновили минувшим летом. Но едва на улице Морозова повернули в сторону железнодорожного моста, как у бензозаправки попали в огромные колдобины. Да и усеченный мост весь в выбоинах, и о том, чтобы достроить его вторую половину, уже никто, очевидно, вопрос не ставит, и горы покореженного железобетона несколько пятилеток лежат у железнодорожного полотна.

Проехав по улице Бакинской, остановились у ее пересечения с 4-й линией, по которой в соответствии с проектом реконструкции Марцевской транспортной развязки прокладывается широкая автострада для транзитных машин и уже уложен асфальт от 1-го Нового переулка до 7-го Нового переулка.

На одном из совещаний, которое здесь проводилось года два назад, губернатор Дона В. Ф. Чуб предлагал улицу Бакинскую «пробить» на север до объездной федеральной автострады Ростов – Мариуполь и энергичнее двигаться на запад с асфальтированием 4-й линии. С. А. Нечаев на той выездной планерке не присутствовал, но согласился с выводом губернатора и, в свою очередь, напомнил, что так и не удалось реализовать его проекты по строительству в Северном жилом массиве современного троллейбусного депо, проложить троллейбусные линии в центре города, по Поляковскому шоссе, от многоэтажных кварталов СЖМ до завода «Красный котельщик» (через Марцевский треугольник) и до Николаевского переезда, дотянуть трассу по Николаевскому шоссе до объездной дороги Ростов - Мариуполь.

В письмах в редакцию читатели эмоционально настаивают на том, что нужно продолжать развивать в Таганроге троллейбусное движение (в центре города - даже взамен трамвайного). Любопытно, что глава Неклиновского района А. А. Герашенко, депутат областного Законодательного собрания по Неклиновскому избирательному округу № 19 С. И. Сухомлинов, узнав о сложностях с продолжением троллейбусной линии до Николаевки, изъявили готовность подключиться к поиску источников финансирования строительства тяговой электроподстанции для этой трассы. А что таганрогским депутатам мешает проявлять инициативу?

Закончился месячник по саночистке и благоустройству города. Но по-прежнему не приведено в порядок дорожное покрытие на улицах Фрунзе, Октябрьской, Водопроводной, в переулках А. Глушко, Лермонтовском... С середины апреля подрядчики приступили к ямочному ремонту, а когда из области придут обещанные миллионы, то займутся и капремонтом, раскатывая асфальт во всю ширину дорог. Нет сомнения, что строители успеют освоить рекордную (по сравнению с прошлым годом, разумеется) сумму выделяемых средств. Остается лишь пожелать, чтобы подрядчики все работы вели в сухую погоду, выполняли их качест-

венно, а инвестор производил предоплату и выполненное (как неклиновцы) закреплял за исполнителями, обязав их постоянно поддерживать дороги в нормальном состоянии до следующего планового ремонта

### **Кстати**

В брошюре «Размышления о проблемах Таганрога» опубликована переписка С. А. Нечаева с руководителями города и коммунальных служб, в которой высказано беспокойство по поводу того, что не соблюдаются сроки средних и капитальных ремонтов дорог, некачественно проводятся заделка трещин, ям, выбоин, просадок и удаление «волн», наплывов, отсутствует дождевая канализация на тех участках, где водоотвод не обеспечен по рельефным условиям, не соблюдается технология восстановления дорожного покрытия при ликвидации аварий на водонесущих сетях (толщина щебеночных оснований должна быть не менее 0,4 метра); в больших объемах применяется млопрочный украинский щебень... Внимательно прочитав «Историю города Таганрога» П. П. Филевского, Семен Александрович, сделал вывод, что в старину благотворительность была отличительной чертой жителей города. На пожертвования тогда строились храмы, богоугодные заведения, мостовые, спуски к морю. Он призывает нынешних банкиров, коммерсантов, предпринимателей, торговцев возродить традиции купеческого Таганрога, создать общественный фонд «За красоту города». Семен Александрович сам готов подать пример и внести в фонд 1000 рублей. Надо же навести порядок хотя бы на улице Петровской, у архитектурных памятников, достопримечательностей, у мест массового отдыха таганрожцев и гостей города!

А что, уважаемые читатели, по вашему мнению, нужно сделать, чтобы обустроить таганрогские дороги и круглый год содержать их в нормальном состоянии? И надо ли нам создавать внебюджетный дорожный фонд, как предлагает почетный гражданин Таганрога С. А. Нечаев, выбрать общественный комитет по контролю за сбором и расходованием средств на благоустройство наших дворов и улиц? Пишите, звоните, действуйте!