

История новостройки

Марцевская транспортная развязка

С. Нечаев

Семен Александрович Нечаев уже 30 лет регулярно публикует в «Таганрогской правде» материалы по злободневным проблемам городского строительства и благоустройства. Предлагаемая вниманию читателей статья касается истории возникновения идеи строительства Марцевской дорожной развязки и хода реализации проекта, автором которого является Нечаев. Редакция поздравляет Семена Александровича с 70-летием со дня рождения и желает здоровья, новых творческих успехов!

Каких-либо проектных разработок по размещению транспортной развязки в Марцевском треугольнике, образуемом железнодорожными путями МПС, до 1970 года не существовало. Однако власти задумывались над тем, как соединить кратчайшим путем Северный жилой массив с западными кварталами города. Ведь транспортная связь до строительства объездной дороги у завода «Красный котельщик» практически осуществлялась только через центр города.

В конце 1969 года проектное бюро треста «Донбасс-энергострой» (г. Донецк) по заданию завода «Красный котельщик» приступило к разработке проекта производственной базы таганрогского стройуправления «ДЭС» с размещением ее в Марцевском треугольнике. У меня сохранилась схема генплана базы. Намечалось построить 24 здания и сооружения с цехами железобетонных изделий и деревообработки, подъездные железнодорожные пути от станции Марцево. На перегоне ст. Таганрог-1 - ст. Таганрог-II у завода «Красный котельщик» проектировался однопролетный мост (путепровод) длиной 13 метров.

В то же время у меня возникла идея о проектировании здесь транспортной развязки - на стыке трех градостроительных образований: центрального, северного и западного. Главный архитектор города Е. В. Пантелеймонов поддержал мое предложение, а руководители города И. Е. Есауленко и А. И. Кось-мин (ныне почетные граждане города) попросили директора «Красного котельщика» Г. И. Чернова прекратить проектирование базы СУ «ДЭС». Но тогда решались многие другие дорожные проблемы, и с началом проектирования транспортной развязки пришлось повременить.

В 1971 году мной была разработана принципиальная схема транспортной развязки для подготовки проектирования четырех путепроводов на железнодорожных путях МПС. Весной 1974 года по решению инициативного штаба, возглавляемого Г. И. Черновым, А. А. Паршин, В. П. Тимошков, А. М. Болдырева и я побывали в Ростове и встретились с руководством Северо-Кавказской железной дороги и проектного института «Гипротранспуть». Мы представили им схему транспортной развязки и архитектурно-планировочные задания на проектирование четырех двухпролетных путепроводов с пропуском под ними двухполосных автодорог шириной 7,5 м, и пешеходных тротуаров шириной 2,25 м. На состоявшемся совещании определили, что заказчиком по проектированию путепроводов будет управление СКЖД.

Надо отметить, что заслуга в ускорении проектирования, а затем и строительства путепроводов принадлежит первому секретарю горкома Б. Ф. Зубрицкому, решавшему эту проблему через обком партии.

Тогда путепроводы строились, как и нынешние, ростовским «Мостоотрядом-10» Министерства транспортного строительства. Первый путепровод у завода «Красный котельщик» был введен в эксплуатацию в 1978 году. Координировал работу инициативного штаба заместитель председателя горисполкома Н. Г. Шаховой. Особых проблем здесь не было, так как финансирование строительства почти полностью взял на себя «Красный котельщик». Но строители «Мостоотряда-10» вопреки проекту сдвинули ось пути и путепровода на 7,3 м в

сторону завода без согласования с АПМ-2. Вот почему сегодня въезд под путепровод является узким местом по условиям безопасности движения транспорта.

Второй путепровод у мебельного комбината был сдан в эксплуатацию в 1979 году. По проекту АПМ-2 уложили временный обгонный железнодорожный путь на период строительства по вновь возведенному земляному полотну. Земляные работы выполнялись управлением механизации № 2 (Е. В. Кирюшин). Финансирование строительства производилось при долевым участии предприятий Октябрьского района. Заместитель председателя горисполкома Е. С. Митяков, как очень опытный и талантливый инженер-строитель, четко и умело координировал ход работ. Инициативный штаб под его руководством почти ежедневно на месте решал возникавшие проблемы. Оба путепровода возводились без прекращения движения поездов.

Параллельно с проектированием двух путепроводов АПМ-2 разрабатывала документацию на сооружение дорог. Комплексным проектом предусматривалось строительство кольцевой развязки в треугольнике, автодорог (подходов к путепроводам со стороны улицы Котлостроительной и объездной дороги), ливневой канализации, тротуаров, озеленение и освещение. К лету 1979 года проектирование было завершено.

Основные проектные решения (так называемые параметры развязки) принимались с учетом перспективы роста интенсивности движения на 40-50 лет вперед, а также прокладки здесь троллейбусных линий. Радиус островка развязки - 40 метров позволяет смонтировать троллейбусную контактную сеть по кольцу с размещением входных и сходных стрелок, поэтому организация маршрутов возможна во всех направлениях. Ширина проезжей части в пределах кольца принята 12 метров, что обеспечивает саморегулируемое движение транспорта со скоростью до 40 километров в час на линиях перестройки. Дорожно-строительные работы выполнялись специализированным дорожным ремонтно-строительным управлением и УМ-2, ливневая канализация — строительным управлением № 2. Крупные недоделки остались при строительстве ливневой канализации. Предусмотренная проектомждеприемная сеть не была построена, поэтому под путепроводом у завода «Красный котельщик» во время ливней накапливались все дождевые стоки от Марцевской развязки, и как результат, - длительные подтопления и разрушения дороги. Не соблюдена проектная вертикальная планировка, тротуары вообще не строились, к озеленению не приступали. В 1980 году без приемки развязки государственной комиссией движение транспорта было открыто.

Строительство третьего путепровода было завершено в 1997 году. «Мостотряд-10» обещает сдать последний, четвертый путепровод к 300-летию Таганрога.

Большой объем работ в этом году предстоит выполнить дорожникам. Существующие дороги подлежат реконструкции. По откорректированному проекту прочностные характеристики дорожного покрытия назначены по современным требованиям, толщина существующего асфальтобетонного слоя увеличивается по расчету на 140 миллиметров.

Два года назад СДРСУ (А. И. Гурский) по заказу бывшего городского управления коммунального хозяйства и транспорта в пределах существующих дорог частично выполнилождеприемную сеть с подключением к ранее построенным ливневым коллекторам, заменило бортовые камни (кстати, плохого качества), произвело текущий ремонт покрытия. Начаты работы по благоустройству и озеленению.

В прошлом году по решению администрации города заказчиком по реконструкции существующих к строительству новых дорог стало МУП «Таганрогстройзаказчик» (В. В. Степаненко). И это правильно. Ведь строительство путепроводов закреплено за ним с самого начала. Кроме того, «Таганрогстройзаказчик» может квалифицированно осуществлять технический надзор за строительством, имея опытные инженерно-технические кадры.

Реконструкцию существующих дорог и строительство всего комплекса Марцевской развязки полностью курирует Иван Владимирович Бардуков. Я рад, что именно он взял на себя обязанности организатора и руководителя этой важнейшей для Таганрога транспортной стройкой.

Конструкция 3-го и 4-го путепроводов значительно отличается от ранее построенных. Автодорожные проезды общей шириной 15 метров перекрываются одним пролетом, чем обеспечивается хорошая обзорная видимость. Радует внешний облик, архитектура железнодорожных мостов, конуса сопряжений опор с насыпью, качество исполнения.

Новым подрядчиком по строительству дорог стало СУ-123 АО «Таганрогстрой». Земляные работы выполняет УМ-2, имеющее большой опыт работы на приморской дороге им. Адмирала Крюйса и ул. Кузнечной.

Хотя я уже не являюсь сотрудником АПМ-2, но на правах автора проекта буду осуществлять авторский надзор на общественных началах. Ответственным за авторский надзор от АПМ-2 назначен главный инженер проектов Ю. Ф. Злищев, принимавший участие в проектировании первой очереди, внесший коррективы в проект второй очереди, с учетом современных требований.

С наступлением благоприятного периода для дорожного строительства и благоустройства предстоит выполнить следующее: земляных работ - 8 тыс. куб.м, дорожных покрытий почти - 20 тыс. кв.м и тротуаров - 4,7 тыс. кв.м, дополнительно построить 90 п.м. дождевой сети, подготовить газоны - 2,8 га; произвести посадку деревьев - 170 штук, кустарников - 8,6 тыс. штук и роз на круге - 14,5 тыс. штук, установить 3,8 тыс. п.м. бортовых камней.

Проектом предусмотрено освещение, причем конструкция опор учитывает будущую подвеску контактной сети троллейбуса. По заданию ГАИ запроектировано светофорное регулирование движением на примыкании к объездной автодороге и пересечении улицы Л. Чайкиной с переулком 16-м Новым, и оборудован дорожными знаками.

Хочется надеяться, что будет сделано всё, чтобы Марцевская транспортная развязка была сдана в эксплуатацию к 300-летию Таганрога. Возможность такая есть, так как руководство области включило эту новостройку в число важнейших пусковых объектов этого года.

Когда верстался номер

Как сообщил директор МУП «Таганрогстройзаказчик» В. В. Степаненко, по указанию первого заместителя главы областной администрации И. А. Станиславова, проведено совещание по строительству Марцевской транспортной развязки. В обсуждении острых проблем принял участие начальник отдела координации строительства и производства проматериалов управления по жилищной и строительной политике администрации Ростовской области. Принято решение в соответствии с поручением губернатора Дона В. Ф. Чуба до 11 февраля подготовить график финансирования строительства железнодорожного путепровода и реконструкции Марцевской транспортной развязки за счет средств областного территориального дорожного фонда с учетом завершения строительства в августе 1998 года и согласовать его с «Ростовупрдором» (В. М. Топилин).

Администрации Таганрога предложено «до 16 февраля представить сводный график финансирования строительства путепровода и реконструкции Марцевской транспортной развязки с выделением средств дорожного фонда, городского бюджета и внебюджетных источников».

Главный инженер ростовской фирмы «Мостоотряд-10» А. В. Голошивец заявил, что до 13 февраля будет откорректирован график монтажа путепровода и убран со стройплощадки сборный железобетон и металлоконструкции, чтобы предоставить фронт работ дорожникам АО «Таганрогстрой» (В. Ф. Новичков). Заказчику предложено решить вопрос о применении стеклоткани при устройстве дорожного покрытия, что должно повысить их долговечность.