

АПМ-2: история и современность

Л. И. Найговзин

Архитектурно-планировочная мастерская №2 (АПМ-2) проектной конторы «Ростоблжилпроект» создана в 1967 году для выполнения проектирования объектов социально-культурного и бытового назначения города и области.

Среди объектов, спроектированных АПМ-2, реконструкция здания Ростовского ТЮЗа, комплекс зданий «Каскад» в Таганроге, городские дороги, сети водо-, газо-, электроснабжения, телефонные и канализационные сети, трамвайные и троллейбусные пути, реконструкция Исторического сквера и благоустройство территории у памятника Петру I, жилые дома и здания.

В АПМ-2 в разные годы работали такие известные проектировщики, как А.А. Кутькова, С.А. Нечаев, В.П. Грудев, В.Н. Булгаков, В.И. Черепанов, А.И. Пынков.

(Энциклопедия Таганрога, 2008 г., стр. 196)

История создания проектной организации в Таганроге восходит к началу 30-х годов прошлого века. Называлась она «Проектно-сметное бюро» и входила в систему горкомхоза. С началом Великой Отечественной войны бюро прекращает свою работу, а возобновляет с сентября 1949 года. Бюро находилось в ведении горжилуправления при горкомхозе. С апреля 1953 года проектно-сметное бюро подчиняется облжилуправлению города Ростова-на-Дону.

В разные годы проектно-сметное бюро располагалось в зданиях по ул. Свердлова, 45, Исполкомовскому переулку, 36, затем по ул. III Интернационала, 86. С 1978 года АПМ-2 переезжает в здание по адресу: пер. Итальянский, 6, где находится в настоящее время.

В структуре АПМ-2 находятся отделы: архитектурно-строительный, инженерных сетей, электроснабжения и связи, сметный, геодезический и другие.

До июля 1971 года АПМ-2 возглавлял Н.В. Ключников. С 1971 по 1993 годы – А.А. Кутькова. С мая 1993 года АПМ-2 руководит А.А. Тарасенко.

Назовем некоторые объекты городского строительства, которые создавались по проектам АПМ-2.

Реконструкция Пушкинской набережной

В объем работ входило: намыв набережной, очистка акватории залива, отвод ливневых вод, вертикальная планировка прибрежной полосы, снос нефтебазы и подъездного железнодорожного пути к ней, демонтаж строений механического завода, насосной станции.

В день Ленинского субботника 20 апреля 1974 года у Каменной лестницы установили обелиск в честь начала работ. После намыва дополнительной территории набережной на ней высадили плакучие ивы и другие деревья с целью укрепления намывного грунта.

Дороги – артерии города

Большое внимание уделялось состоянию дорог, которые не удовлетворяли современным требованиям. Многие мостовые еще с XIX века сохранили покрытие из булыжного камня, другие дороги совсем не имели такового.

Реконструкция дорог и улиц – это не только создание ровной поверхности. Это и прочность, и долговечность, и необходимый обзор, и отвод вод. Проектом предусматривалось озеленение и освещение.

Так в 70-е годы реконструкции подверглись улицы Ленина, Чехова, Фрунзе, Дзержинского, Яблочкина, Морозова, Бакинская, Л. Чайкиной, Свободы, пер. Смирновский и многие

другие. Приобрели совершенно другой вид въезды в город со стороны Ростова и Ждановской (ныне Мариупольской) трассы.

Трамвай

Начиная со второй половины 60-х годов, большое внимание в городе уделялось реконструкции трамвайных линий. По проектам АПМ-2 выполнены реконструкции разворотного кольца у завода «Красный котельщик», трамвайной линии на участке ул. Фрунзе – пер. Клубный – ул. Ленина, что позволило решить многие транспортные проблемы, в том числе в районе шлагбаума.

Произведена значительная по объему реконструкция трамвайной линии с переносом путей с ул. Чехова на ул. Кузнечную, в связи с этим появилась возможность пустить по ул. Чехова троллейбус.

Построена новая ветка и пущен новый маршрут №№ 8–9 по ул. К. Либкнехта, что обеспечило связь центра города с площадью Авиаторов по кольцевому движению. Для координации движения всех трамвайных поездов на разворотном кольце по ул. Р. Люксембург в районе ТРТИ построили диспетчерский пункт.

Произведен перенос трамвайной линии вдоль металлургического завода на ул. Морозова. Изменение трассы трамвайных путей было вызвано их аварийным состоянием и неустойчивым состоянием грунта в данной местности.

Марцевская транспортная развязка

Существенной городской проблемой в те годы являлся транзитный грузовой транспорт, загромождающий городские дороги. Под руководством главного инженера АПМ-2 тех лет С.А. Нечаева была разработана схема транспортной развязки, получившей в народе название «Марцевский треугольник». Это дало возможность приступить к проектированию четырех железнодорожных путепроводов институтом «Гипротранс».

Семен Александрович Нечаев в вопросах проектирования дорог не был новичком. До переезда в Таганрог в апреле 1967 года он проектировал дороги, трамвайные пути, затем работал главным специалистом, главным инженером проекта, начальником дорожного отдела в «Ураллеспроекте» в г. Перми.

В Таганроге он продолжил свою профессиональную деятельность в должности главного инженера АПМ-2, участвовал во всех проектах, являлся членом практически всех инициативных штабов по реализации проектов. Он осуществлял авторский надзор за ходом строительства.

Проект строительства кольцевой Марцевской развязки разрабатывался с учетом роста интенсивности движения транспорта, прокладки троллейбусных линий, ливневой канализации, озеленения и освещения. Во время проектирования не удалось избежать и проблем. Возникающие вопросы оперативно решались инициативным штабом. Распоряжением ГИК №254 от 18.07.1995 года создается комиссия по контролю хода строительства.

Первого декабря 1999 года государственной комиссией был подписан акт о вводе в эксплуатацию Марцевской транспортной развязки. Это стало эпохальным событием в жизни города.

Троллейбус

Основанием для проектирования троллейбусных линий в Таганроге послужило технико-экономическое исследование комплексной схемы всех видов городского транспорта, которое проводилось в 1969–1976 годы. В 1974 году расчеты для трамвайных и троллейбусных линий выполнил институт «Гипрокомдортранс». Учитывая сложившуюся веерно-лучевую планировку города, проектировщики предложили свести все троллейбусные линии к одному транспортному узлу (разворотное кольцо) в районе пер. 1-го Крепостного и ул. Га-

рибальди. Эта схема позволяла из исторического центра Таганрога попасть в любую точку города без пересадок.

Но реализовать этот проект не удалось. Причиной тому явились взятые городом социалистические обязательства по пуску троллейбуса к 7 ноября 1977 года. А работ оставалось непечатый край. Поэтому ограничились переулком Гоголевским, который до сих пор пересекают все троллейбусные маршруты города.

Символично, что открытие троллейбусного движения приурочивалось ко дню пуска трамвая в 1932 году (решение ГИК Горсовета № 88 от 13.04.1976 г. «О мерах по обеспечению ввода пускового комплекса троллейбуса в 1977 году»).

Для внедрения троллейбусного движения создали городской штаб под руководством начальника трамвайного управления Таганрога П.И. Склярова. В него вошли все руководители крупных промышленных предприятий, заинтересованных в обеспечении перевозок своих работников, а также председатели райсоветов и секретари РК КПСС.

Проектом предусматривалось строительство депо в Северном жилом массиве. Построить его, подъездные пути, воздушные и кабельные электросети, тяговые подстанции к дате пуска троллейбуса – это была утопия. Нет этого депо и 35 лет спустя.

АПМ-2 поручалось разработать техническую документацию по оборудованию депо, используя территорию и помещения объединения грузового автотранспорта по ул. Свердлова, 162. Проектировщики нашли единственное правильное решение разворота троллейбусов, которое существует до сегодняшнего дня (ул. Дзержинского – ул. Фрунзе – пер. Гоголевский – ул. Ленина).

С согласия проектного института АПМ-2 перепроектировало разворотное кольцо у завода «Красный котельщик» и на участке ул. Ломакина – пер. Красногвардейский. Первого ноября 1977 года состоялся пробный рейс, а 25 декабря началось регулярное движение троллейбуса.

Завершая эту далеко не полную статью, следует упомянуть предложения и проекты ряда значимых для города объектов, выполненные в минувшие годы коллективом АПМ-2. Это реконструкции Центрального рынка, дома Реми по ул. Шмидта, укрепление и благоустройство берегов, капитальный ремонт и реконструкция жилого фонда, общественных зданий, благоустройство дворов, улиц, площадей и скверов.

Предложения в большинстве своем воплощались в проекты, а проекты в реальность. Если рассказать обо всем сделанном АПМ-2, то получится большой, солидный многотомник. Творческий коллектив АПМ-2 своим трудом сделал наш город еще красивее и уютнее. В этом их большая заслуга.

Сегодня архитектурно-проектная мастерская №2, идя в ногу со временем, трансформировалась в Общество с ограниченной ответственностью, сохранив историческую аббревиатуру «АПМ-2». Возглавляет его А.А. Тарасенко, за плечами которого громадный опыт по строительству и реконструкции исторической части города.

На вопрос, что является главной причиной долголетия АПМ-2, Анатолий Андреевич рассказал следующее:

– Чтобы понять истоки нашей стабильности, надо вернуться в начало 90-х годов. Для нас, как и для многих государственных структур, это было самое трудное, самое тяжелое время. Рушились политические и экономические устои государства, как грибы после дождя стали появляться всякие кооперативы, частные конторы и организации. Кризис в государстве достиг апогея. Два-три месяца нас трясло, никто не знал, что с нами будет, но мы устояли и продолжали работать. И все благодаря тому, что здесь в свое время был сформирован мощный коллектив инженеров-проектировщиков, специалистов своего дела.

Никто в городе из проектных организаций так успешно кризису 90-х годов не противостоял, как наша мастерская. По существу кризис нас не коснулся. Мы были востребованы тогда, востребованы и сегодня. К нам в течение года приходит более 2000 чел. заказчиков. Среди них и частники, и государственные структуры. Приведу некоторые характерные циф-

ры за последние годы. В 2009 году мастерская выполнила 1920 заказов, в 2010 году – 2030, а за пять месяцев текущего года – уже 890 заказов.

В последнее время в городе появилось много новых административных и жилых строений. Например, в Северном жилом массиве по пер. 3-й Новый и ул. Кленовой по проекту АПМ-2 построен комплекс жилых домов. Прилегающая территория благоустроена, подворье заасфальтировано, детская площадка оборудована малыми архитектурными формами. Изюминкой комплекса являются скульптурные изображения сказочных персонажей и животных. Чуть в стороне перед домом красуется на постаменте белая лошадь.

Все это появилось на карте города благодаря стараниям ООО «Югстройсервис» и его генерального директора Александра Дмитриевича Слободы. Силами ООО «Югстройсервис» претворены в жизнь и другие проекты, разработанные нашей проектной мастерской.

За эти годы нам удалось сохранить коллектив. Конечно, кто-то ушел на заслуженный отдых, кто-то нашел работу в другом месте, но в целом кадры инженеров-проектировщиков стабильны. Сегодня продолжают работать наши ветераны, кто отдал мастерской многие годы жизни. Хочу назвать их поименно, это наш технический директор А.А. Карякина, инженер-строитель Н.М. Борисов, начальник отдела Е.В. Чиненова, инженеры О.Н. Беспалова и Т.Г. Темякова, Л.Г. Гамерник.

Заказчики хорошо знают наши возможности и высокий уровень выполнения заказов, поэтому идут к нам. Тропа, заложенная нашими предшественниками, продолжает свою жизнь.

ЦГТБ им. А. П. Чернышова