

Марцевская транспортная развязка

С. Нечаев

В своей автобиографической повести бывший главный инженер архитектурно-планировочной мастерской № 2 С. А. Нечаев подробно рассказывает о проблемах Марцевской транспортной развязки, в решении которых он принимал активное участие на протяжении 30 лет. Вот некоторые факты, взятые из его книги.

1969 г. - трест «Донбассэнергострой» приступает к проектированию базы Таганрогского СУ «ДЭС» в Марцевском треугольнике, где предполагалось построить 24 здания, цеха ЖБИ и деревообработки, подвести ж/д пути от ст. Марцево, напротив здания «Красный котельщик» смонтировать 13-метровый однопролетный ж/д путепровод.

1971 г. - С. А. Нечаевым разработана схема Марцевской транспортной развязки, что позволило начать проектирование четырех ж/д путепроводов.

1974 г. - по указанию первого секретаря горкома партии Б. Ф. Зубрицкого создан инициативный штаб во главе с Г. И. Черновым. А. А. Паршин, В. П. Тимошков, А. М. Болдырева и С. А. Нечаев приняли участие в совещании в Ростове, которое решило, что заказчиком по проектированию четырех двухпролетных ж/д путепроводов с пропуском под ними двухполосных автодорог шириной по 7,5 м и пешеходных тротуаров шириной 2,25 м будет СКЖД.

1978 г. - ростовский «Мостоотряд-10» ввел в эксплуатацию первый железнодорожный путепровод, сдвинув ось пути и путепровода на 7,3 м в сторону завода «Красный котельщик» без согласования с АПМ-2. Теперь встала задача на такое же расстояние отодвинуть от объездной автодороги заводской забор, так как въезд под путепровод стал узким местом по условиям безопасности движения транспорта. Финансирование строительства почти полностью взял на себя завод «Красный котельщик».

1979 г. - сдан в эксплуатацию второй путепровод у мебельного комбината. Финансирование на долевом участии вели предприятия Октябрьского района. АПМ-2 выполнило проект строительства кольцевой Марцевской развязки, автодорог с учетом роста интенсивности движения и прокладки здесь троллейбусных линий, ливневой канализации, тротуаров, устройства освещения и озеленения.

1980 г. - без приемки госкомиссией открыто движение автотранспорта, при строительстве ливневки не были сделаны ливнеприемники, тротуары, озеленение, не выдержана вертикальная планировка в соответствии с проектом.

1997 г. - «Мостоотряд-10» завершил строительство третьего железнодорожного путепровода, по которому между станциями Таганрог-1 и Марцево пошли пассажирские и грузовые поезда.

1998 г. - ростовский «Мостоотряд-10» смонтировал четвертый железнодорожный путепровод к 300-летию Таганрога, но движение поездов по нему до сих пор не открыто. Автодорожные проезды под третьим и четвертым железнодорожными путепроводами общей шириной 15 м обеспечивают хорошую обзорную видимость, и по ним в Северный жилмассив без задержек пошел автотранспорт.

1999 г. - завершена реконструкция первой очереди автодорог Марцевской транспортной развязки, наконец-то появилась реальная возможность кратчайшим путем связать Северный жилмассив с западными кварталами города автобусными и троллейбусными маршрутами.

2000 г. - должно быть завершено озеленение, благоустройство территорий, прилегающих к автозаправке и автоцентру по техобслуживанию машин, директор которого Ю. Н. Бабкин в только что построенной им столовой или рядом собирается открыть киоск по продаже газет, журналов, таганрогских сувениров и красочных буклетов с фотографиями досто-

примечательностей Таганрога, обновленных уголков Марцевской транспортной развязки и фамилиями руководителей города, области, проектных и строительных организаций, принимающих активное участие в сооружении столь важного для автомобилистов, железнодорожников, пассажиров и пешеходов объекта.

Несколько лет назад мне довелось присутствовать при осмотре губернатором Дона В.Ф. Чубом котельной на Русском поле и детской многопрофильной больницы. Удивило, что Владимир Федорович таганрогские проблемы знал лучше некоторых наших хозяйственников (например, оказался в курсе недоделок третьей нитки Донвода) и не уклонялся от общения с журналистами. Отвечая же на вопрос о плохом финансировании дорожных работ, пообещал выделить солидные средства на эти цели и слово держит: за последние два года на областные деньги многое сделано по обновлению асфальта на главных наших магистралях, укреплена база дорожников, начата закупка современной техники, поднялось качество, появился интерес к мудреным технологиям, позволяющим проводить ремонт и в слякотную погоду. Но главным из сделанного, безусловно, является Марцевская транспортная развязка, которая украсила Северный жилмассив, открыла удобный проход для транзитного транспорта и дает возможность вплотную заниматься вопросом соединения жилмассива автобусными и троллейбусными маршрутами с другими районами города по кратчайшим направлениям. Первой такой ласточкой должна стать сложнейшая троллейбусная трасса, которую МП «Таганрогстройзаказчик» СУ-123 уже начали прокладывать по Бакинской улице, а в 2000 году ее проведут по 4-й Линии, 17-му Новому переулку и финишируют у новых железнодорожных путей Марцевской транспортной развязки, построенных ростовским «Мостоотрядом-10». Если, конечно, ожидаемое финансирование не иссякнет.