Курінний, В. Троєщинська магістраль : [уже за два роки в Деснянському районі столиці прокладуть першу чергу наземного метрополітену] // Хрещатик. – 2005. – 27 лип. (107). – С. 5.

Троєщинська магістраль

Уже за два роки в Деснянському районі столиці прокладуть першу чергу наземного метрополітену .

Розмови про наземну лінію метрополітену на Троєщині тривають вже більше десятиліття. Та, схоже, тільки зараз справа зрушила з мертвої точки. Уздовж вулиці Бальзака, де нині курсують трамваї, за два роки спорудять станції й пустять поїзди.

Один з найбільших столичних районів — Деснянський, який нараховує майже чотириста тисяч мешканців, відчуває гостру транспортну проблему. І хоча тут є майже всі види міського транспорту: автобуси, тролейбуси, трамваї, маршрутки, вони не в змозі вчасно і якісно обслуговувати пасажирів. Тож за словами голови Деснянської райдержадміністрації Віктора Лаги, метро потрібне троєщинцям, як повітря. Нині завершено техніко-економічне обґрунтування. Відомо, що нова лівобережна гілка метрополітену завдовжки одинадцять з половиною кілометрів з'єднає території двох районів — Деснянського і Дніпровського. Тут збудують вісім станцій, сім наземних та одну підземну, але неглибокого залягання. Впровадження нових технологій значно заощадить кошти і зменшить час будівництва. Підраховано, що лівобережна гілка обійдеться в 600—700 мільйонів гривень (кілометр підземки близько 25 мільйонів доларів).

Роботу планують від вулиці Милославської в бік станції метро "Лівобережна". Після пуску в експлуатацію Подільсько-Воскресенського мостового переходу рух поїздів спрямують на нову переправу. А південна дільниця лівобережної лінії при цьому працюватиме автономно.

Начальник комунального підприємства "Київський метрополітен" Микола Шавловський вважає, що потрібно вже зараз подумати про шумозахисні бар'єри на всьому проміжку, де незабаром курсуватимуть поїзди. Адже чимало гуркоту здіймають і трамваї, а що буде, коли мчатиме цілий поїзд? Микола Миколайович розповів, що фінансування передбачається змішане. За рахунок коштів району, метрополітену та метробуду. Крім

того, залучатимуть інвесторів. Адже планується увесь відтинок наземки зробити критим. Тож бізнесмени матимуть у що вкладати гроші. На “даху” метро влаштують зони відпочинку городян — кінотеатри, кафе, дискотеки. У майбутньому в районі запроектованого метрополітену будуватиметься житло.

Вагому допомогу київським фахівцям надали харківські колеги, котрі мають чималий досвід роботи. Як розповів директор Інституту “Укрметротунельпроект” Віктор Янікін, хоча спочатку на проектну документацію відводилося вісімнадцять місяців, архітектори зробили все на півроку раніше. Згідно з проектом, надземну лінію прокладуть уздовж вулиці Бальзака. На ній розташуються станції “Милославська”, “Марини Цвєтаєвої”, “Сабурова”, “Драйзера”, “Каштанова”, “Генерала Ватутіна”, “Городня”, “Дніпровська”. Під час будівництва першої черги тут з’явиться й депо. Загалом же лівобережна лінія є тимчасовим розв’язанням проблеми. З пуском Подільсько—Воскресенського мостового переходу поїзди метро курсуватимуть на Троєщину вже від станції метро “Лісова” з пересадкою на “Лівобережній”.

До речі, тут платформи розраховано не на п’ять, як раніше, а на шість вагонів. Від “Милославської” до “Хрещатика” можна буде доїхати за 23 хвилини.

Київпастрансівцям лишилося врегулювати питання землевідведення. Адже кошти за оренду території під трамвайну колію сплачують саме вони. Термін договору столичних транспортників закінчується у вересні. А ще потрібно відселити городян, чиї земельні ділянки розташовані на трасі будівництва метро від проспекту Ватутіна до станції “Городня”.

Віталій КУРІННИЙ “Хрещатик”