

□□ **Дерий, Дмитрий.** Метро к нам пустят иль трамвай? Мечтай, Троещина, мечтай! : в Киевской администрации опять обсуждают каким транспортом связать злополучный микрорайон с "большой землей" // Комсомольская правда в Украине. - 2014. - 13 март. (№ 54). - С. 8 : фото, сх.

Метро на Троещину:

вот новый поворот...

В Киевской администрации опять обсуждают каким транспортом связать злополучный микрорайон с "большой землей"; Дмитрий ДЕРИЙ —

13.03.2014

Вечное предвыборное обещание - "метро на Троещину" - давно превратилось в мечту самого большого микрорайона Киева. На этот проект нужны 20 миллиардов гривен (сумма равна годовому бюджету города). Средства хотели одолжить в российском банке, но в связи с политической ситуацией на эти деньги можно не надеяться.

У страны лишних двадцати миллиардов тоже нет, поэтому Киеву нужно самому думать, как строить четвертую ветку метрополитена. Как один из вариантов удешевления работ и решения главной задачи - вывоза людей с левого на правый берег, минуя Московский мост, - рассматривается проект, по которому по пути метро поедет скоростной трамвай.

- Метро на Троещину при стабильном финансировании мы можем построить за 7-8 лет, а если по этому пути пойдет скоростной трамвай, то открыть его мы бы смогли года

через три, - считает Михаил Костюк, замглавы Киевской администрации.

По его словам, нужно проанализировать два проекта - «Метро» и «Скоростной трамвай» и решить, какой сделать приоритетным. Но в любом случае рельсовый транспорт с правого берега на левый упирается в еле строящийся Подольский мост. Чтобы его достроить, нужно минимум два года и 4,2 млрд грн.

Если сравнивать два проекта в финансовом плане, то первая очередь метрополитена (две станции на правом берегу, четыре на Подольском мосту и «Радужная» на левом) обойдется в 6 миллиардов гривен. А продлить скоростной трамвай с Троещины до Подольского моста и на правый берег - около 3 миллиардов.

Правда, пока этот проект только на стадии обсуждения. С ним должен ознакомиться новый глава Киевской администрации. Затем чиновники хотят провести совещание и выбрать один из двух проектов. И в идеале провести общественные слушания, чтобы узнать все-таки мнение жителей Троещины - хотят ли они подождать дольше, но метро, или меньше, но иметь скоростной трамвай. Интересно, что технические характеристики моста позволяют в будущем перестроить пути для скоростного трамвая в метрополитеновские, когда появятся деньги. Если появятся.

□ Тем временем

□ Какие еще есть проекты

□ *Продлить скоростной трамвай*

Один из альтернативных и сравнительно дешевых проектов (см. схему 3) для транспортировки жителей микрорайона - это продление скоростного трамвая по всему левому берегу. В 2012 году трамвай снова открыли (закрит он был в 2002 году как нерентабельный проект). Перевозит он пассажиров от остановки «Милославская» до станции городской электрички «Троещина-2». Авторы проекта предложили киевлянам добираться на работу по схеме трамвай + электричка + метро.

По словам автора проекта и гендиректора предприятия «Элтранс» Виктора Резникова, в перспективе планируется продлить маршрут вдоль всего левого берега - через станцию метро «Левобережная» и до проспекта Воссоединения. Тогда пассажиропоток возрастет в разы, а киевлянам будет удобно и быстро добираться до «красной» линии метро.

Изменить путь городской электрички

По другому проекту (см. схему 4) проектировщики предлагают запустить на Троещину городскую электричку. Сейчас пассажиры сначала едут на автобусах до скоростного трамвая, затем на нем - до городской электрички и только потом попадают в метрополитен. Понятно, что такой маршрут с тремя пересадками не всех устраивает.

Виктор Петрук, специалист отдела мониторинга инженерно-транспортной структуры Киева при Главархитектуре, считает, что тогда электричка сможет перевозить не 11 тысяч жителей Троещины, а все 46 тысяч. И пассажирам будет удобно без пересадок доехать до метро. Для этого проекта нужно построить плавные заезды для электрички к полотну скоростного трамвая и уменьшить интервал движения с нынешних 18 минут до двух-трех. Нужно будет докупить вагоны и пустить по Петровскому железнодорожному мосту поезда в одну сторону - утром на правый берег, вечером - на левый. Вместо нынешнего движения в обе стороны.