

1993 год: Как все начиналось

В домашних архивах членов правления Русановских садов был найден любопытный документ 1993 года.

Как видно из него, активная деятельность велась инициативной группой и 14 лет назад, и те же чиновники упоминаются, и те же проблемы, только сегодня мост уже нависает над дамбой.

Заметим, что это обращение к жителям Троещины.

Мы, жители Русановских Садов, всегда были за то, чтобы метро на Троещине появилось как можно скорее. Но чиновникам крайне выгодно настроить Троещину против нас. Дескать, мы препятствуем строительству метро, не освобождаем столь необходимые для этого строительства участки. Но как видно из решения градостроительного совета от 28 марта 2007 г., интересуют их вовсе не мост, и не метро на Троещине, а земля Русановских Садов, на которой можно построить так много многоэтажек, получить столько взяток и "откатов", что голова просто кругом идет.

Также, из документа следует, что обходной вариант моста всё-таки был, но пропал куда-то. И оценка данной ситуации была однозначной: "Открою маленький секрет. Есть в Киеве мостоотряд, который нуждается во фронте работ. Им все равно, как строить мост — вдоль реки или поперек, лишь бы мост длиннее был. Как они договорились с Салием — один бог ведает. Но у садового товарищества Русановских садов есть документы, подтверждающие заинтересованность мостостроителей в принятии варианта с эстакадой через Труханов остров и Русановские сады. А Троещина подождет. Главное, чтобы мост утвердили и деньги на строительство дали. Вот и появляются 1 основной вариант и 16 альтернативных, чтобы среди них действительно лучший легко затерялся."

Это все находится на сайте Русановских садов в разделе история по адресу [http://](http://sady.in.ua/content/blogcategory/22/53/)

sady.in.ua/content/blogcategory/22/53/

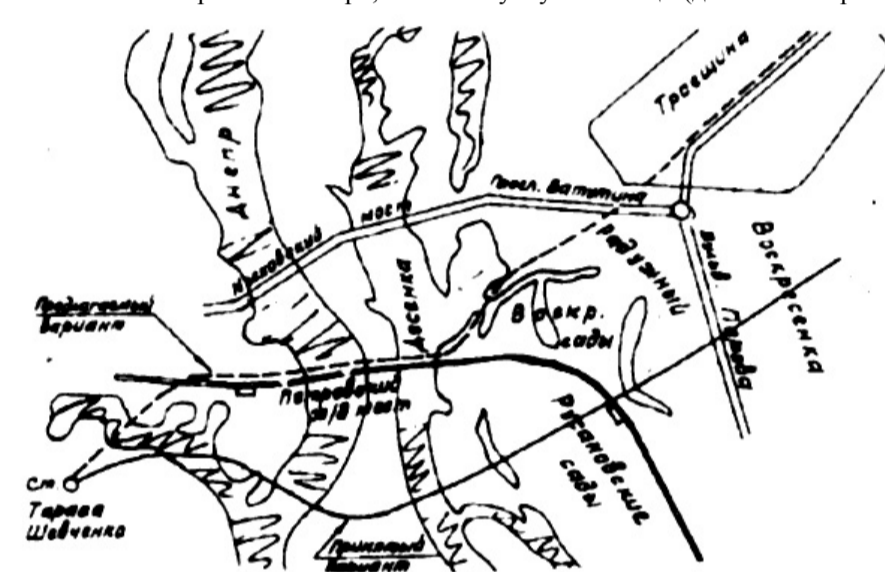
А вот и сам документ. Инициативная группа по строительству метрополитена обращается к жителям Троещины с просьбой поддержать проект, предложенный членом инициативной группы, экономистом, доктором Киевского политехнического института АЛЕКСАНДРОМ ЛУЗАНОМ. Наша инициативная группа действует на территории Троещины и Русановских садов уже второй год: Ниже мы приводим перепечатку статьи А.Лузана из газеты «Гражданский конгресс» за август 1993 года.

Метро должно ходить на Троещину, а не на Воскресенку (особое мнение)

Из 17 вариантов, рассмотренных специалистами, и сравнительный анализ которых приведен в статье Г. Сикорского в газете «Киевские ведомости» за 1 июня 1993 г. к сожалению, выпал как раз тот, который и является наилучшим. Попытаюсь дать сравнительную характеристику предлагаемого варианта с вариантом, который принят, как наилучший решением экс-представителя президента в г. Киеве И.Салия, а затем подтвержден решением Киевсовета.

Трасса начинается как в принятом варианте от станции метро «Тараса Шевченко» (пунктирная линия) и далее идет через гавань, но не по диагонали, как в принятом варианте, а прямо на север к железной дороге, пересекает ее и выходит к железнодорожной платформе «Оболонь». Далее, на несколько десятков метров севернее Петровского железнодорожного моста строит-

ся мостовой переход. Мостовой переход должен быть трехпутным: две колеи для поездов метро и одна — для железной дороги, поскольку однопутный Петровский мостовой переход давно нуждается в реконструкции и ограничивает пропускную способность северного



кольца. После пересечения Днепра и Десенки трасса метро поворачивает на северо-восток и прямо по само-

протяженности которой от станции метро «Тараса Шевченко» по ул.Сабурова всего 11,4 км. Вариант совмещенного моста метро и второй колеи железной дороги является самым дешевым проектом строительства метро на Троещину из рассмотренных и может быть построен значительно быстрее. Трасса проходящая через Русановские сады длиннее более чем на два километра, поскольку Руса-

новские сады находятся в стороне от прямой дороги на Троещину. Кроме того Русановские сады место низменное, тому варианту приводят-

нию пропускной способности ветки железной дороги от станции Петровка до станции Дарница, появляется возможность реконструкции станции Петровка, строительства нескольких пассажирских платформ и небольшого вокзального комплекса, что частично снимет нагрузку со станции Киев Пассажирский.

Для сравнения вариантов приводится таблица (данные по приня-

тому варианту приводятся из названной публикации в «Киевских ведомостях»).

Показатели	Ед. изм.	Принятый вариант	Предлагаемый вариант
Протяженность линии метрополитена	км.	13,61	11,4
Протяженность мостовых переходов	км.	7,0	4,2
Переносимые садовые участки	шт.	378	-
Снос зеленых насаждений	га	10	1,5
Продолжительность строительства	лет	7,0	5,5

му берегу залива идет к проспекту «Генерала Ватутина». В этом варианте практически совсем не сносятся садовые участки и зеленые насаждения. Воскресенские сады не подходят непосредственно к берегу залива, т.к. отделяются от него небольшим озером и не будут мешать строительству. Южнее проспекта «Генерала Ватутина» большой пустырь, на котором нет ни строений, ни зеленых насаждений.

Обращаю внимание, что все предложенные варианты сходятся к озеру Радуга в районе платформы «Огородная» и дальше трасса идет на Воскресенку недалеко от кинотеатра «Аврора», а совсем не на Троещину. Данный же вариант идет прямо на Троещину и является самой короткой дорогой,

окруженное высокой (более 20 метров) железнодорожной насыпью, которую можно пересечь сверху. Необходима высокая (более 40 метров в высоту) эстакада от самой гавани до ул. Радужной, длиной около 7 километров. Для сравнения публикуем карту с предлагаемым и принятым вариантами.

Схема строительства обходного варианта моста (1993 г.)
В случае строительства совмещенного моста для метро и железной дороги непосредственно возле Петровского моста длина моста всего около 1,6 км., а протяженность всех мостовых переходов 4,2 км. Кроме того строительство совмещенного моста для метро и железной дороги позволит решить попутно еще одну проблему для Киева. Благодаря увеличе-

Остальные показатели у предложенного варианта также лучше, поскольку являются производными от первых четырех. Открою маленький секрет. Есть в Киеве мостоотряд, который нуждается во фронте работ. Им все равно, как строить мост — вдоль реки или поперек, лишь бы мост длиннее был. Как они договорились с Салием — один бог ведает. Но у садового товарищества Русановских садов есть документы, подтверждающие заинтересованность мостостроителей в принятии варианта с эстакадой через Труханов остров и Русановские сады. А Троещина подождет. Главное, чтобы мост утвердили и деньги на строительство дали. Вот и появляются 1 основной вариант и 16 альтернативных, чтобы среди них действительно лучший легко затерялся.

СОБЫТИЯ

20 лет борьбы за метро на Троещину.

Первая инициативная группа по продвижению общественного проекта метро на Троещину была создана мною в 1993 году из жителей Троещины и садов Русановских садов. Штаб находился на Троещине в помещении средней школы № 300. Тогда как раз на Киевсовете рассматривали 16 вариантов строительства метро. В поддержку предложенного нами проекта тогда было собрано более 10 тысяч подписей. Причем люди присылали подписи сами, подписываясь на обратной стороне нашей листовки с проектом.

В следующем 1994 году, я решил ради поддержки этого проекта баллотироваться в мэры Киева. Но не имея достаточных для предвыборной кампании ресурсов кандидатуру свою снял в пользу более сильного кандидата. Таким мне тогда казался Иван Салий. И собранные подписи передал ему в прямом эфире троещинского кабельного телевидения. Но Салий тоже не выиграл. И все отложилось на несколько лет.

Следующую инициативную группу создал Киевский юрист Андрей Махов, когда мост уже начали строить. Тогда уже предложили другой проект поворота трассы на Троещину исходя из того, что мост уже строится. Но, к сожалению, без поддержки депутатов Киевсовета проекты от общественности на рассмотрение даже не вносят и продолжают дурить киевлян. Сегодня последний шанс. Но для этого надо выиграть выборы. Провести в Киевсовет несколько человек и поставить на сессии проект на голосование. Иначе Троещина метро так и не получит, а зеленую зону Русановских садов снесут и застроят многоэтажками. Александр Лузан.

