



ГОЛОВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

11/10-58

13.09.2019

Прем'єр-міністру України

ГОНЧАРУКУ О.В.

Шановний Олексію Валерійовичу!

Надсилаємо адресований Вам депутатський запит народних депутатів України Дубнова А. В. та Фролова П. В., оголошений на засіданні Верховної Ради України 13 вересня 2019 року, для розгляду і надання відповіді авторам запиту і Голові Верховної Ради України у встановлений чинним законодавством 15-денний термін.

Додаток: депутатський запит на 3 арк. у 1 прим.

З повагою

 **Д. РАЗУМКОВ**



НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

“12” 09. 2019 р. №1/414

Прем'єр-міністру України
Гончаруку Олексію Валерійовичу
вул. Грушевського, 12/2, м. Київ, 01008

ДЕПУТАТСЬКИЙ ЗАПИТ

*щодо деяких питань будівництва метро
на Троєщину у м. Києві*

Звертаємось до Вас щодо розв'язання проблеми будівництва метро на Троєщину.

Вже 30 років мешканцям Троєщини обіцяють вирішення транспортної проблеми для найбільш населеного масиву в Україні.

14 травня 1993 року Кабмін затвердив техніко-економічне обґрунтування Подільсько-Воскресенської лінії.

У травні 1999 року Київрада стурбована умовами для будівництва Подільського моста і Вокзальна-Воскресенської лінії метро (назва лінії поміняли) - в першу чергу мова йшла про виділення землі і накладення мораторію на забудову, приватизацію і тривалу оренду територій, де передбачалося будівництво.

У 2002 році прийняли новий Генеральний план Києва, де зберігався принцип двох ліній - Лівобережної та Подільсько-Воскресенської. Подільсько-Воскресенська знову йшла від аеропорту Київ (Жуляни) до Троєщини, але вже по вулиці Бальзака, а не по Маяковського, як планували за радянських часів. Під метро збиралися переобладнати лінію швидкісного трамвая.

З 2003 року відновили будівництво Подільського моста, а через півроку повернулися до проектування станцій лінії від «Вокзальної» до масиву «Вигурівщина-Троєщина». Також схвалили виділення землі під будівництво. Яке триває й досі.

У 2006 році Кабмін прийняв держпрограму розвитку метрополітену на 2006-2010 роки, згідно з якою Подільсько-Вигурівську лінію (назва знову

змінилося) на ділянці від станції «Вокзальна» до станції «Братиславська» з відгалуженням на Троєщину планувалося побудувати в 2006-2015 роках.

У травні 2007 року був представлений проект ділянки Подільсько-Вигурівської лінії від станції «Глибочицька» до станції «Райдужна» з відгалуженням у бік житлового масиву «Вигурівщина-Троєщина».

У вересні 2011 року прийняли кардинально інше рішення, повернувшись до первісного варіанта - будівництва лінії не по вулиці Бальзака, а по сусідній вулиці, проспекту Маяковського. Зараз це рішення включено в проект нового Генерального плану Києва 2020. Переваги - більше населення буде мати станції в радіусі пішохідної доступності.

Також у 2011 році з легкої руки Леоніда Черновецького, будинки у Подільського моста на Русанівських садах зносять.

У 2012 році тодішній мер Олександр Попов знову заговорив про будівництво гілки. Нова лінія повинна була складатися з двох ділянок: ділянки від станції "Глибочицька" до станції "Райдужна" з відгалуженням в напрямку житлового масиву Вигурівщина-Троєщина та ділянки від станції "Вулиця Милославська" до станції "Проспект Ватутіна".

У 2013 році обіцяють усі: відразу три чиновника і віце-прем'єр-міністр говорили про будівництво метро на Троєщину, до того ж абсолютно різний. КМДА вирішила будувати лінію метро на Троєщину по проспекту Маяковського, а не по вулиці Бальзака, хоча влада визнавали, що це призведе до значного ускладнення будівництва і зажадає більше коштів і часу.

22 грудня 2014 року в Київраді було проведено громадські слухання за дорученням Кабінету Міністрів України, що до будівництва метро на Троєщину. Де Держкорпорація «Укрметротунельбуд» спільно з Київміськрадою провели громадські слухання щодо двох варіантів будівництва метро на житловий масив Троєщина – по вулиці Бальзака й по проспекту Маяковського. Більшість учасників підтримали варіант будівництва по вулиці Бальзака – вартістю близько 2 млрд грн. і тривалістю в 4 роки. Протокол слухань оприлюднено на сайті Київської міськдержадміністрації.

Чинним генпланом розвитку Києва до 2020 р. визначено будівництво лінії метро від вул.Милославської по вул.Бальзака на Троєщині до південних Осокорків. Також передбачено Подільсько-Вигурівську лінію метро від аеропорту «Жуляни» до Братиславського шосе.

Разом з тим, у проекті нового Генплану до 2025 року закладене будівництво лінії метро на просп. Маяковського.

Якщо будувати гілку по Бальзака, то це обійдеться в 2,1 млрд грн. і займе 4 роки. Якщо прокладати метро по Маяковського, то кошторис зростає до 4,8 млрд грн., а термін виконання робіт у понад два рази – до 10 р.

Також було неодноразово наголошено, що будівництво по Маяковського призведе «до повного зупинення руху транспорту на Троєщині. Така ідея могла виникнути тільки у людей, які зовсім не орієнтуються в транспортній реальній ситуації на Троєщині».

Окрім того, на думку голови постійної комісії Київради з питань ЖКГ та ПЕК Олександра Ключа, йтиметься не тільки про транспортний колапс, а й про комунальний: перекладати доведеться магістральні трубопроводи великих

діаметрів – тепломережі, водогін високого тиску, зливостійний та каналізаційний колектори, а також магістральний газопровід.

Також, за словами заступника начальника КП «Київський метрополітен», через вузький профіль проспекту (50-70 м) та щільну забудову – можливі деформації будинків, а для встановлення захисних екранів доведеться знову все перекопати.

Окрім того, зазначив директор ДП «Інститут Київгенплан» , варіант траси по Бальзака передбачає можливість накриття лінії зі спорудженням унікальних інвестиційних об'єктів офісно-торговельного, виставкового та спортивно-реабілітаційного призначення та громадського обслуговування та будівництва десятка тисяч паркомісць на багатоповерхових паркінгах. Натомість по Маяковського така можливість відсутня – також через те, що він вузький.

У 2019 році знову так і не провели тендер на розробку ТЕО будівництва метро на Троєщину з очікуваною вартістю 148,5 млн гривень.

На даний момент тільки будівництво Подільсько-Воскресенського мостового переходу хочуть витратити 10 мільярдів гривень. І ще 77 мільярдів треба на будівництво гілки метро.

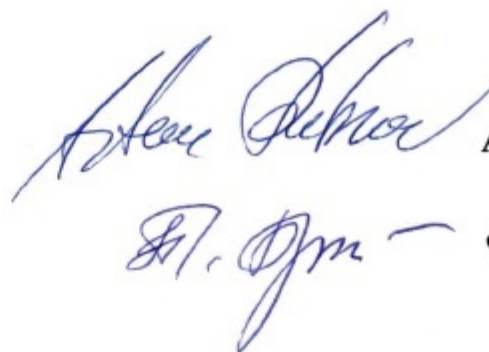
Враховуючи те що, КМДА не може реалізувати даний проект самостійно, є доцільність вжити заходів для залучення Кабінету Міністрів України для вирішення даного питання

Таким чином, керуючись ст. 15 Закону України «Про статус народного депутата України»,

ПРОСИМО:

1. Дослідити викладені обставини у даному депутатському запиті.
2. В межах Вашої компетенції, вжити всіх належних заходів щодо Взяття під контроль даний проєкт.
3. У ході з'ясувати всі обставини які неуможливають або затягують будівництво метро на Троєщину .
4. В рамках Ваших повноваження, передбачити кошти в бюджеті на 2020 рік фінансування для будівництва метро на Троєщину.
5. Повідомити нас про результати розгляду даного запиту протягом строку, встановленого чинним законодавством України.

З повагою,
Народні депутати України



А. Дубнов
(№414)

Фролов П.
(№122)