

ЗВЕРНЕННЯ

**до Київського міського голови, голові Київської міської державної адміністрації
Кличка В.В. щодо збереження озера Радунка
та деякі питання проекту будівництва Подільського мостового переходу**

Зараз вкотре піднімається питання будівництва Подільського мостового переходу з метою покращити зв'язок правобережжя з лівобережжям взагалі та з Троєщиною зокрема. Декларується необхідність розвантаження транспортних потоків Троєщини через Подільський мостовий перехід і далі двома мостами через озеро Радунка з виходом на Братиславську вулицями Стальського та Микитенка.

Необхідність добудови мостового переходу через Дніпро ні у кого не викликає заперечень, але підхід до вирішення вважаємо упередженим! За десятки років, що розглядається дане питання, були різні пропозиції щодо вирішення проблеми, але наразі чомусь все зводиться до будівництва двох мостів через озеро Радунка з виходом на Братиславську вулицями Микитенка і Стальського.

Слід зазначити, що техніко-економічне обґрунтування будівництва Подільського мостового переходу було розроблено у 1988 році, а єдиний проект, що наразі розглядається – у 1993. Тобто, майже 30 років тому обґрунтували необхідність саме такого проекту, але життя не стоїть на місці, і сьогодні ми маємо зовсім інші реалії: змінилась транспортна інфраструктура міста, виростили нові величезні житлові масиви, змінилось саме життя. А висновки стосовно проекту, зроблені десятки років тому, не переглядались та давно втратили свою актуальність. По факту виходить, що дістали з «довгої шухляди» старий проект, струсили нафталін та й «взялися до роботи».

З приводу вирішення транспортних проблем Троєщини та Воскресенки ми давно та неодноразово звертались у різні інстанції, пропонуючи скористатись альтернативними варіантами:

1-й варіант - будівництво дороги безпосередньо на Троєщину найкоротшим та найдешевшим способом – вздовж лінії швидкісного трамваю, який сьогодні функціонує. Цей варіант не потребує будівництва мостів (мости через проспект Ватутіна вже побудовані). На Троєщині поки що не забудували транспортний коридор - тож варто скористатися.

2-й варіант - будівництво в захисній смузі залізничного полотна.

3-й варіант - проходження траси з виходом на Алішера Навої і далі на Братиславську.

Всі ці варіанти були передбачені в діючому Генплані 2020, але наразі чомусь не розглядаються.

Для побудови ефективної транспортної системи, її оптимізації необхідно враховувати не тільки проблеми транспорту, а й поєднувати їх з питаннями економіки, містобудування, географії, екології, соціології і навіть психології. Транспортні проекти повинні розглядатися комплексно!

У зв'язку з цим слід зазначити:

1) При будівництві двох мостів через озеро Радунка проблема розвантаження транспортних потоків не вирішується.

Однією з проблем при будівництві мостів являється те, що щільність мостових переходів суттєво менша щільності вулично-дорожньої мережі міста. У даному випадку все з точністю «до навпаки» – мости проектуються по три смуги, а вулиці Микитенка і Стальського - міжквартальні проїзди, де навіть дві смуги - проблематичні. А з вулиці Микитенка взагалі немає виїзду на Братиславську!

Автостради, які теж необхідно буде побудувати замість вулиць Микитенка і Стальського, не зможуть розвантажити транспортні потоки з Троєщини - сполучення через завантажений та проблематичний бульвар Перова на мости через озеро Радунка не вирішить проблему пасажирських перевезень троєщинців ще й тому, що на відріжку між запланованими мостами через озеро Радунка та Братиславською є низка перехресть (вул. Райдужна, б-р Перова, вул. Курнатовського), де не передбачені транспортні розв'язки. Крім того, перехрестя Перова, Маяковського, Ватутіна, куди збираються перенаправити транспортні потоки, вже сьогодні чи не одне з найпроблематичніших. Транспортна розв'язка тут теж не передбачена.

Врешті-решт мова йде про розвантаження транспортних потоків Троєщини, де мешкає 300 тисяч людей, а не додаткове транспортне навантаження на Воскресенку та створення зайвих проблем там, де немає потреби у таких транспортних потоках.

2) Озеро Радунка буде знищено.

Будівництво двох мостів через озеро Радунка знищить його! На сьогодні це чи не єдине місце відпочинку більшості мешканців Воскресенки, Райдужного та багатьох киян взагалі.

3) Виникає загроза руйнування застарілого житлового фонду.

Транспортне навантаження до 80 тисяч автомобілів на добу на такі вулички, як Микитенка і Стальського, буде катастрофою для мікрорайону. Тим більше, що не витримані жодні містобудівні та санітарні норми (про це ми неодноразово писали) – від проїжджої частини до будинків подекуди 8 метрів, а за санітарними нормами відстань до автострад, якими можуть стати міжквартальні проїзди, повинна становити як мінімум 50 метрів, і т.д., і т.п. Більше того, «хрущовки», які побудовані понад 50 років тому, не витримують такого навантаження і можуть взагалі зруйнуватись! За всі роки, що розглядається проект будівництва Подільського мостового переходу, жодного разу не проводилась комплексна експертиза будинків застарілого житлового фонду. В країні забагато випадків руйнування старих будинків, останній - у Чернігові...

4) Проект 1993 року – найдорожчий серед всіх можливих варіантів. вартість проекту більше двох мільярдів євро. Хтось порахував термін окупності сумарних витрат на такий варіант проекту?

5) Транспортна модель Києва не врахована при прийнятті рішення.

На замовлення Київської міської державної адміністрації у 2014-2015 р.р. була розроблена транспортна модель міста Києва. Пізніше, на основі цієї моделі, експерти Світового банку розробили рекомендації з покращення роботи міського громадського транспорту.

За допомогою цієї моделі є можливість проаналізувати транспортні проекти, їх функціональну та екологічну ефективність, мінімізувати витрати операторів транспорту, а також максимально посилити сполученість (connectivity) у місті Києві. 20.12.2016 на засіданні Громадської ради при Дніпровській РДА головний спеціаліст Департаменту транспорту м. Києва Віктор Петрук презентував транспортну модель Подільського мостового переходу, розроблену на основі моделі Києва, з усіма правобережними та лівобережними підходами. Він зазначив, що проект 1993 року являється найдорожчим та найменш ефективним у порівнянні з альтернативними варіантами.

6) Консервація мосту через річку Дніпро, що на сьогодні майже збудований.

21.12.2016 на порядку денному засідання постійної комісії КМР з питань транспорту, зв'язку та реклами розглядалося питання: «Про обговорення проекту будівництва Подільського мостового переходу через р. Дніпро, стан та перспективи реалізації».

В ході обговорення прозвучала інформація про виділені кошти на консервацію мосту через Дніпро. Йшлося саме про консервацію, звідки виникає питання, якщо міст добудують у 2017 році, то про яку консервацію мова? Треба кошти на завершення будівництва, але якщо мова йде про консервацію, то коли буде будівництво та скільки ще буде необхідно на розконсервацію?

7) Детальний план територій не розроблений, громадські слухання не проводились.

8) Загазованість бульвару Перова.

Сьогодні бульвар Перова - один з найбільш загазованих у Києві. Реалізація проекту 1993 року в разі збільшить загазованість.

Спроби знищити озеро Радунка, спричинити руйнування наших будинків, погіршити екологічну ситуацію викличуть непереможний спротив громади, яка вже неодноразово виступала на захист свого життєвого простору. Нещодавно громада звернулася до депутата Київради Васильчука В.В. з проханням домогтися надання території навколо озера Радунка статусу парку. Під зверненням за короткий період було зібрано більше 1000 підписів. Рішення треба приймати після обговорення з громадою, враховуючи не тільки доцільність будівництва автострад в межах щільної застарілої житлової забудови, а й всі питання, що тісно пов'язані з іншими аспектами життя людини.

Виходячи з вищезазначеного, просимо:

1. До початку будівництва підходів до Подільського мостового переходу розглянути альтернативні варіанти Подільського мостового переходу з усіма правобережними та лівобережними підходами.
2. Оприлюднити результати розгляду альтернативних проектів.
3. При розгляді варіантів будівництва врахувати транспортну модель міста Києва та рекомендації експертів Світового банку.
4. Оприлюднити результати моделювання транспортної системи Києва, в тому числі всі підходи до Подільського мостового переходу на правобережжі та лівобережжі.
5. При розгляді варіантів будівництва максимального врахувати питання збереження рекреаційної зони – озера Радунка та зеленої зони навколо нього.
6. Розглянути можливість залучення до участі в тендері на проектування даних робіт, іноземних спеціалістів, які мають відповідний досвід і можуть запропонувати неупереджене та найбільш ефективне вирішення проблеми транспортного сполучення лівобережжя з правим берегом міста Києва.
7. До остаточного вирішення питання будівництва лівобережних підходів до Подільського мостового переходу провести комплексну експертизу стану будинків застарілого житлового фонду.

**Голова Громадської ради
при Дніпровській районній в місті Києві
державній адміністрації**

А. Павленко