



Тільки вперед - до перемоги!

ПІДТРИМАЙ 100 ОМБР СВ ЗСУ

МОНОБАНКА



11 Травня 2026

Календар



Прокуратура Київщини витратить 1,4 млн гривень на канцелярію

Альтернативний варіант будівництва І-ї черги метро на Троєщину

23 Липня 2025 - 10:50

Територія Розуму

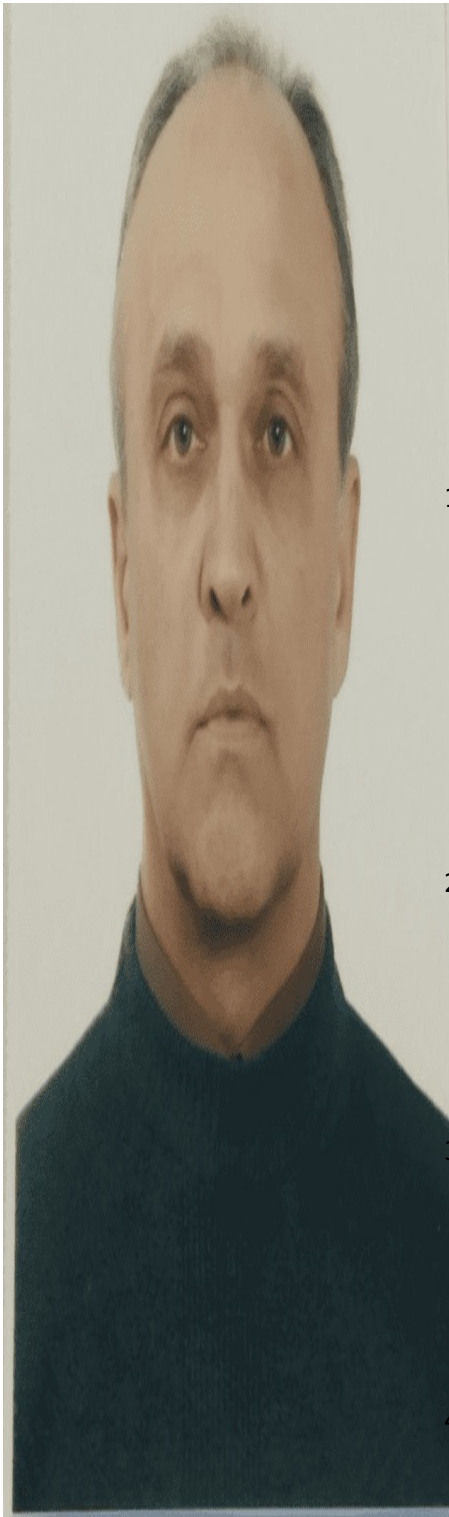
Підписатись

Підписатись

Підписатись



[Олександр
Беляєв](#)



*експерт з
питань
транспортної
інфраструктури
Києва
Громадської
Ради при КМДА*

***Пропонується
Громадською
Радою при
КМДА:***

1. Побудувати I-у чергу метро на Троєщину 4-ї лінії від ст. «Подільська» до ст. «Райдужна», з'єднавши її зі швидкісним трамваєм Троєщини.
2. Продовжити будівництво 4-ї лінії метро в обидві сторони від I-ї черги на лівому і правому березі Дніпра.
3. Побудувати 5-у повноцінну лівобережну лінію метро від Троєщини до Харківського масиву.
4. Прокласти автомобільний шляхопровід від Броварського

пр-ту на в'їзді до Києва, через пр-т Алішера Навої, Подільський мостовий перехід (ПМП), автомобільний тунель від Подолу до виходу на пр-т Чорновола.

Для вирішення складного питання будівництва I-ї черги метро на Троєщину дуже важливо, щоб в його основу була покладена правильна інженерна ідея з обов'язковим урахуванням специфіки будівництва і подальшої експлуатації метрополітену.

«Існуючий варіант»:

На даний час варіант будівництва "метро на

на даному час варіант будівництва метро на Троєцину” кінцево не розроблений, не узгоджений і не затверджений. Згідно варіанту тунелі метро на Русанівських садах поступово знижуються нижче рівня землі в дуже водонасичені ґрунти. Це будівництво буде проводитися «відкритим способом» з постійним водозниженням між 4-ма рядами буро-сікучих паль для двох тунелів до вул. Центральна Садова.

Далі будується ст. «Райдужна» та камера з’їздів за нею для обертання потягів метро в таких же водонасичених ґрунтах садів, тим же «відкритим способом» з постійним водозниженням.

Потім тунелі прокладаються під насипом залізниці, під землею Воскресенських садів в таких же водонасичених ґрунтах, і нарешті під озером Райдуга (Радунка). Для будівництва тунелів під озером необхідний спеціальний герметичний прохідницький щитовий комплекс з гідравлічним пригрузом, якого в Україні немає, він дорого коштує, як і його оренда.

Два тунелі повертають ліворуч, під Воскресенським пр-том до Керченської площі, де буде побудована станція. Тут виникнуть труднощі, пов’язані з будівництвом в зоні щільної міської забудови масиву, частковим перекриттям автомобільного руху по проспекту, перекладкою підземних комунікацій.

Будівництво ділянки метро на території садів та під озером по «існуючому варіанту» є дуже складним, з великими матеріально-трудовими і фінансовими витратами, довготривалим, та буде мати постійні ризики підтоплення тунелів і ст. «Райдужна» ґрунтовими водами садів, і головне – підземними водами під озером, та самого озера.

Така небезпека може бути, як при будівництві, так і при експлуатації цієї ділянки, забезпечити герметичність якої буде дуже проблематично. Аварійна ситуація, яка склалася з тунелем метро біля ст. «Деміївська», підтвердила таку небезпеку в зоні підземних річок-притоків Либеді. Але там була можливість розкопати пошкоджену частину тунелю і замінити її. Озеро Райдуга при подібній аварійній ситуації ми не розкопаємо, і тунелі просто будуть затоплені.

Озеро «Райдуга» (Радунка) та паркова територія навколо нього є ландшафтним заказником. Зараз ці об’єкти природо-охоронної зони утримуються в належному стані. Будівництво тунелів під озером може порушити екологічну стабільність території заказника озера та підземних річок під озером

заказника, озера та підземних річок під озером. Погіршити екологію заказника може також будівництво автомобільного мостового переходу через озеро по «існуючому варіанту».

На правому березі, крім будівництва ПМП через Гавань, тунелів і ст. «Подільська» 4-ї лінії з пересадкою на ст. «Тараса Шевченка» 2-ї лінії, по «існуючому варіанту» треба пройти тунелі глибокого залягання і збудувати станцію глибокого залягання «Глибочицька» 4-ї лінії, зробити з неї пересадку на ст. «Лук'янівська» 3-ї лінії, з'єднати тут перегінними тунелями 4-у лінію з 3-ю лінією метро. Це потрібно, щоб потяги І-ї черги метро згідно «існуючого варіанту» могли потрапляти в депо 3-ї лінії для обслуговування і ремонту, що обов'язково необхідно.

Тільки після цього можливий запуск в експлуатацію першої ділянки 4 - ї лінії згідно «існуючого варіанту». Тільки після цього пуску починається будівництво метро на Троєщині по пр-ту Червоної Калини. Також для метрополітену виникнуть труднощі, пов'язані з великою відстанню для руху потягів 4-ї лінії в депо 3-ї лінії для їх обслуговування і ремонту. А депо і так перевантажене потягами 3-ї лінії. Ці проблеми будуть тривати, поки не побудують всі станції по пр-ту Червоної Калини, та не побудують в кінці Троєщини депо.

Висновки 1:

1. Головна інженерна ідея варіанту будівництва метро в дуже водонасичених ґрунтах садів та під озером може призвести до потенційних проблем і ризиків при будівництві і подальшої експлуатації цієї ділянки метро. Тому ця ідея викликає великий сумнів в доцільності її реалізації.
2. В цілому «існуючий варіант» будівництва І-ї черги метро на Троєщину є дуже складним, потребує значних фінансових витрат і є дуже довготривалим для багаторічних очікувань мешканців Троєщини.

Уникнути більшості проблем

Щоб уникнути вищевказаних проблем, пропонується не будувати «відкритим способом» тунелі та ст. «Райдужна» в дуже водонасичених ґрунтах садів і не будувати тунелі під озером, а повернути лінію метро ліворуч з Русанівських садів в бік Троєщини.

Для цього переносимо будівництво ст. «Райдужна» на околицю масива Райдужний біля лінії

на околиці масива Райдужний Євразійський швидкісного трамваю Троєщини, де є для цього вільне від забудови місце.

На даний час на Русанівських садах побудовано два тунелі метро по 200м, які понизилися до рівня землі лотковою частиною. 4 ряди буро-сікучих паль використовуюємо, як необхідну міцну опорну базу для спорудження на ній в рівні землі трьох тунелів пункту технічного обслуговування (ПТО) потягів метро І-ї черги, що обов'язково необхідно для забезпечення їх нормальної роботи, поки не буде побудовано депо 4-ї лінії.

Ця опорна основа потрібна, щоб уникнути просадок тунелів ПТО в водонасичених, нестійких, слабких ґрунтах садів, та від навантаження на ці тунелі насипу та автомобільного транспорту магістралі над ПТО. Після закінчення будівництва ПТО засипаємо цю ділянку ґрунтом, залишаючи тільки котлован для демонтажу щитових комплексів, які прийдуть сюди після монтажу тунелів від майбутньої ст. «Райдужна».

На засипаному ґрунті над ПТО прокладаємо середню автомагістраль ПМП і з'єднуємо цю ділянку з боковими дорогами ПМП, одна з яких вже функціонує, друга будується.

Продовжуємо монтувати автомобільну естакаду від вул. Центральна Садова до насипу залізниці, над залізницею, і автомобільну розв'язку за насипом залізниці.

В котловані майбутньої ст. «Райдужна» на глибині ~ 20м монтуємо щитові прохідницькі комплекси «Київметробуду», які призначені для роботи в таких водонасичених ґрунтах. Вони споруджують міцні герметичні тунелі надійним способом, який не потребує витрат на водозниження, хімізацію водонасичених ґрунтів і герметизацію тунелів. Цими щитами проходимо підземні тунелі до з'єднання їх з побудованими тунелями на Русанівських садах.

Після демонтажу щитів з'єднуємо тунелі від ст. «Райдужна», ПТО і ПМП в демонтажній камері і засипаємо її ґрунтом. Зверху прокладаємо пропущену частину середньої автомобільної магістралі – і автомобільна частина ПМП на Русанівських садах готова до експлуатації.

Таким чином, ми розділимо проведення робіт по будівництву автомобільної частини ПМП, і будівництву метрополітену. Вони будуть виконуватись незалежно одне від одного, і не заважаючи одне одному. Це пришвидшить терміни

їх виконання.

З котловану майбутньої підземної ст. «Райдужна» цими ж щитовими комплексами проходимо підземні тунелі до ст. «Керченська» на перетині з Воскресенським пр-том.

Потім будуємо саму ст. «Райдужна» і поруч з нею – пересадочну станцію швидкісного трамваю Троєщини, який перетворюємо на дійсно швидкісний і комфортний.

Одночасно споруджуємо дільницю ПМП через Гавань, тунелі і ст. «Подільська» з пересадкою на ст. «Тараса Шевченка» 2-ї лінії. Три проміжні станції ПМП – «Суднобудівна», «Труханів острів» і «Затока Десенка» – поки що використовуємо для аварійної висадки пасажирів згідно «Правил».

Таким чином, ми отримуємо готову до експлуатації I-у чергу метро на Троєщину від ст. «Подільська» до ст. «Райдужна» зі своїм ПТО. Вона дасть можливість мешканцям Троєщини, користуючись лінією швидкісного трамваю потрапляти на ст. «Райдужна», і далі – в систему метрополітена міста. Мешканці масивів «Райдужний», «Сєрова» і «Кибальчича» завдяки пішохідній доступності теж зможуть потрапляти на ст. «Райдужна» і користуватись метрополітеном міста.

Після будівництва ст. «Керченська» ми отримуємо можливість почати будівництво першої станції метро на пр-ті Червоної Калини 5-ї лівобережної лінії з пересадкою на ст. «Керченська» 4-ї лінії.

Далі будуємо тунелі і ст. «Братиславська», а також перегінні тунелі між 4-ю і 5-ю лініями.

Поряд зі ст. «Братиславська» будуємо пересадочну станцію трамваю по вул. Закревського і перетворюємо цю другу ділянку трамвайної лінії Троєщини на лінію комфортного швидкісного трамваю.

Таким чином, друга половина мешканців Троєщини, користуючись другою частиною швидкісного трамваю, отримає можливість потрапляти на ст. «Братиславська» і далі – в систему метрополітена міста.

За ст. «Братиславська» споруджуємо депо 4-ї лінії на виділеній для цього території, що дасть можливість повноцінно продовжити будівництво станцій по проспекту Червоної Калини, обслуговування і ремонту потягів 5-ї лінії в депо 4-ї лінії, і послідовного пуску в експлуатацію станцій метро по проспекту Червоної Калини. Середня

метро по проспекту Червоної Калини. Середня частина мешканців Троєщини отримає свою лінію метро з пересадкою на ст. «Керченська» 4-ї лінії і можливість користуватися системою метрополітену міста.

Після закінчення будівництва станцій по проспекту Червоної Калини в кінці Троєщини споруджуємо депо 5-ї лінії, що відкриває перспективу продовження будівництва 5-ї лівобережної лінії метро з пересадками на ст. «Дарниця» першої лінії і на ст. Бориспільська» 3-ї лінії.

Дуже важливо побудувати станцію метро 5-ї лінії з пересадкою на Дарницький вокзал, який треба обов'язково добудувати, як другий вокзал Києва. Від нього курсує міська електричка до аеропорту «Бориспіль», що теж важливо.

В перспективі також продовжуємо будівництво 4-ї лінії:

- на лівому березі – до пересадки на ст. «Лісова» першої лінії;

- на правому березі – з пересадкою на ст. «Лук'янівська» 3-ї лінії, пересадкою на ст. «Вокзальна» першої лінії, станцією біля аеропорту «Жуляни» до кільцевої дороги.

Висновки 2:

1. «Альтернативний варіант» будівництва 1-ї черги метро на Троєщину в порівнянні з «існуючим варіантом» є більш простим, безпечним, потребує менших фінансових витрат, та скорочує терміни пуску в експлуатацію метро на Троєщину.
2. Варіант використовує лінію трамваю Троєщини, перетворивши її на лінію швидкісного трамваю по всій довжині, для перевезення по ній пасажирів до двох станцій 4-ї лінії метро.
3. Важливою перевагою альтернативного варіанту є розділення проведення робіт по будівництву автомобільної частини ПМП, і будівництву метрополітену. Вони будуть виконуватись незалежно одне від одного, і не заважаючи одне одному. Це пришвидшить терміни їх виконання.
4. Альтернативний варіант в порівнянні з «існуючим варіантом» дає можливість значно раніше розпочати будівництво станцій метро на проспекті Червоної Калини з послідовним пуском їх в експлуатацію.
5. Альтернативний варіант має кращу перспективу подальшого будівництва 4-ї і 5-ї

лівобережної лінії. Існуючий варіант на лівому березі пропонує тільки гілку метро на Троєщину.

***Олександр Беляєв, експерт з питань
транспортної інфраструктури Києва
Громадської Ради при КМДА***

[КиївВлада](#)

Поділитися
Поділитися
Поділитися

Рекомендуємо до перегляду

**Півмільярда за
1,5 кілометри: у
столиці
розпочинається
ремонт частини
вулиці**

Милославської

09:00 Столична
корпорація
“Київавтодор”
замовила
капітальне
оновлення
частини вулиці
Милославської.
П’ять років тому
було
відремонтовано
відрізок між
вулицями
Радунської та
Бальзака, тепер
же роботи...

Третя
закупівля, той
самий
підрядник і 2
млн грн
ймовірної
переплати: на
Київщині
збудують
амбулаторію

09:00 У селі
Данилівка на
Київщині
будують
амбулаторію з
укриттям.
Управління
економічного
розвитку,
житлово-
комунального
господарства,
капітального
будівництва та
інфраструктури
Калинівської
селищної ради

уклало вже...

**Чим далі, тим
більше
бюджетних
втрат: аудитори
КМДА
перевірили
роботу
Департаменту
ІКТ і
“Київтелесервісу”**

09:00 Аудитори
столичної мерії
нещодавно
відзвітувалися
про аудит
діяльності
Департаменту
інформаційно-
комунікаційних
технологій (ІКТ)
КМДА і
підпорядкованого
йому СКП
“Київтелесервіс”
при створенні
мережевої
інфраструктури
В...

Зробити внесок

11 Травня 2026, 19:45

Прокуратура Київщини витратить 1,4 млн гривень на канцелярію

11 Травня 2026, 19:23

**Бородянська громада підписала меморандум про співпрацю з
нотаріусами Київщини**

11 Травня 2026, 19:05

KAN Development прозвітувала про динаміку будівництва у ЖК Respublika

11 Травня 2026, 18:44

Підпільне казино у бізнес-центрі Києва: підозра, суд, вирок

11 Травня 2026, 18:24

У Києві продовжили обмеження на рух транспорту Оріховатським шляхопроводом (схема)

11 Травня 2026, 18:04

У Києві судитимуть двох чоловіків за збут кокаїну, МДМА та амфетаміну (фото)

11 Травня 2026, 17:45

Тротуари Північного мосту відремонтують за 11,6 млн гривень

11 Травня 2026, 17:27

Тандир знов у СІЗО: ДБР підозрює ексголову Макарівського райсуду в привласненні “мертвих квартир”

11 Травня 2026, 17:03

Столичні поліцейські затримали 44-річного киянина, який розбещував маленьку дівчинку

11 Травня 2026, 16:43

Петиція про доступ собак-помічників людей з інвалідністю до метро не набрала голосів

Тексти

11 Травня 2026, 09:00

Півмільярда за 1,5 кілометри: у столиці розпочинається ремонт частини вулиці Милославської

Столична корпорація “Київавтодор” замовила капітальне оновлення частини вулиці Милославської. П’ять років тому...

8 Травня 2026, 09:00

Третя закупівля, той самий підрядник і 2 млн грн ймовірної переоплати: на Київщині збудують амбулаторію

У селі Данилівка на Київщині будують амбулаторію з укриттям. Управління економічного розвитку,...

6 Травня 2026, 09:00

Чим далі, тим більше бюджетних втрат: аудитори КМДА перевірили роботу Департаменту ІКТ і “Київтелесервісу”

Аудитори столичної мерії нещодавно відзвітувалися про аудит діяльності Департаменту інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ)

...

f



Про Нас/Редакційна
Політика

Контакти

Правила Використання Матеріалів