



Швидка озброїлася високими технологіями
Систему викликів удосконалили, а в каретах швидкої встановляють GPS-навігатори

10

Вечірній Київ

УЛЮБЛЕНА ГАЗЕТА КИЯН
видається 5 разів на тиждень

23 жовтня 2012 року
№ 10 (102) (17 листопада)



www.eveningkiiv.com

Набираємо оберти

Дмитро Солодьяк
info@eveningkiiv.com

Масштабна розбудова транспортної інфраструктури столиці триває. Нещодавно міські автопарки та трамвайбуси двічі вповнили новими машинами, а вже цього тижня вийняв стрімкість «яриго» станції метро («Індром») і трамвайну лінію на Трощині.

Перша пробила потім прийшов на нову станцію метро «Індром» уранці проти 20 жовтня. Це стало свідченням того, що все готово до її повноцінної експлуатації. Оскільки і планувалося, 25 жовтня стартували крайні перенесення пасажирів, тож Хуртинське-Червоноармійська лінія столиці вже майже буде повністю завершена. Нагадали, що після багаторічної «яриго» в останні дні року тут помітно активізується робота й буде відкрито станції «Деміївська», «Головіцька», «Васильківська» та «Возз'єднання центрів». Усе це



До відкриття станції «Індром» лишилися лише дні

ли «Індромом» встановити на цій лінії станцію «Теремки» планують завершити до Дня Києва у 2013 році (Домініканське – на 2 червні).

Повернувшись транспортна ситуація в місті погіршилася трохи – Трощині. У четвер тут випускає оновлену лінію

широкої колії, яку повели до кінцевої станції міської міської електрички. Тож поки триває будівництво ліній метрополітену, транспортні будуть забезпечені надійними і швидкими рейсами транспортом. Для зручності пересадки пасажирів на

кінцеву електричку навіть збудують нову станцію «Райдужна» (усі подробиці – на с. 5 та 6 сторінок).

А пошкоджено на маршруті міста виїхала чергова партія новеньких трамваїв – на автобусах – 24 машини вже дві тижні курсують. Вітхорати-

Столиця продовжує оновлювати та розбудовувати транспортну інфраструктуру

рем. Завдяки цьому поповнилася кількість району збільшило менше часу проїзду на зупинках – інтервал руху зменшився на 23-30%. До того ж рухомий склад киянська європейська компанія для підвищення безпеки та зручності користувачів пасажирами в об'єктивних фізичних можливостях має оптимізувати систему вентиляції салону. Також автобуси обладнали спеціальними датчиками, що дозволяють контролювати висоту надпіднятих ресони у певних місцях середовища. Завдяки з'явилася нова партія нових машин – до кінця 2012-го Київська міська влада випустить ще сотню.

Мешканці столиці найактивніше користуються ініційованою Президентом програмою зменшення іпотечки

Дмитро Солодьяк
info@eveningkiiv.com

Із профінансування державою 718 договорів у рамках програми зменшення іпотечки 180 кредитів отримано у Києві, тобто практично кожні чотири дні. Для порівняння – на Сумщині, другій у списку активніших регіонів, що долучилися до виконання президентської

Кияни обирають доступне житло

ініціативи, укладено 51 такий договір. А загалом по Україні завили бажання отримати зменшені іпотечні кредити, як повідомляв «Вечірній» у програмі «Мікрофон будувати», вже 14,7 тисячі осіб. Для багатьох азарту участь у програмі визначено 344 житлових будинки, а які впровадяться для придбання 10441 квартира.

Привабливі умови

Кожна програма – це і заборотиння у країні. Тоді на початку березня Президент України Віктор Янукович виступив з важливою заявою ініціати, перш ніж зазначити про необхідність адміністративної інтеграції кредитуються для громадян, які потребують поліпшити житлові умови. 15 березня Президентом, а 25 березня

урядом було підписано відповідні розпорядження про бізнес-програму розвитку цього суспільно-економічного розвитку. 25 жовтня на засіданні Кабінету було прийнято постанову № 842 «Про запровадження Програми здійснення участі інтелектуальних кредитів для забезпечення доступності житлового кредитування, які потребують покращення житлових умов».

Між іншим реальний цей програму підлягає розширенню. Програма на запровадження іпотечної програми за умови участі інтелектуальних кредитів через банківський канал і потреби осіб, які не мають достатньої суми. Аби стати учасником програми «Доступне житло» на Дні, слід звернутися до місцевих органів виконавчої влади з документальною базою і програму та до банку для отримання іпотечного кредиту. Отримавши

кредит, громадянин отримує житло у забудовника в авансовий перебік, а міська влада гарантує гарантію за іпотечним кредитом і погашення першопризначеному йому частковому компенсацію відсотків. Також, отримавши у банку кредит на придбання або придбання квартири з іншою сумою від 1650 гривень, громадянин отримує компенсацію лише 3% річних, 50 результату 12% зменшує ліквідація. Першою кредитування та частковий компенсації – до 15 років з моменту укладення договору.

Розміщенням і натуральної ціну до 1 м² житла, що отримувалися у рамках програми. Вони встановлюються з урахуванням місця проживання громадян, зокрема, для Києва це 7 тис. грн. у Київській області, обласних центрах, містах Севастополя та

Сімферополі – 5 тис. грн, решта – 4 тис. грн. Для населення пунктів, що розташовані у 5-кілометровій зоні від міст Києва, Севастополя, Сімферополя та обласних центрів, розрахункова вартість житла визначається у розмірі, еквівалентному для цих міст. При цьому площа квартири до 1 січня 2013 р. становить до 40 м² на одиницю громадянина, до січня 2014 р. – до 45 м² на одиницю громадянина, до січня 2015 р. – до 50 м² на одиницю громадянина, до січня 2016 р. – до 55 м² на одиницю громадянина, до січня 2017 р. – до 60 м² на одиницю громадянина, до січня 2018 р. – до 65 м² на одиницю громадянина, до січня 2019 р. – до 70 м² на одиницю громадянина, до січня 2020 р. – до 75 м² на одиницю громадянина, до січня 2021 р. – до 80 м² на одиницю громадянина, до січня 2022 р. – до 85 м² на одиницю громадянина, до січня 2023 р. – до 90 м² на одиницю громадянина, до січня 2024 р. – до 95 м² на одиницю громадянина, до січня 2025 р. – до 100 м² на одиницю громадянина.

Доступність і підвищення життєвості програми та її розширення гарантовано не підлягає, починаючи з 2013 року й включно.

Кирило Касаткін
kasatkin@eveningkiev.com

Улітку 20 жовтня на поїзді станція метро «Індустріальна» вийде з пробної роботи. Це стало свідченням того, що все готується до повноцінної експлуатації станції. А напередодні кореспондент «Вечірня» побував на будівництві та на власні очі побачив, що все йде за графіком.

Робота кипить на всіх ділянках, але найбільш галузяться підземні півтори поверхи середньої станції триніс генеральне прибирання, а також робіти зробили монтування світлофіксів, деталі декора, встановлюються турнікети, завершується монтаж підлоги для людей з особливими потребами (перше він поставлений не на поїзді), а в середній платформі, встановлюються ходові двері... Кажуть, що біля роботи, а ми знаємо, що, навесні триніс все організовано. Адак треба було не тільки монтувати, а й знову встановити і знову розмонтувати складових – від гірської але підлоги до кабелів, систем автоматизації і навіть надсучасних підкладок під рейки. Але цілком було майже безглуздо, тому встановили і без вибору. Щоправда, на останньому етапі будівництва – закладення залізничних шляхів у прибережній, і в центрі «Київметротребу» з готовістю з'явився на з'явилася та шибри – архітектурного офісу фірми не цуралася цієї роботи, а робили разом з усіма, що станція буде знову працювати.

На поверхні тим часом повільно ходять привадились благодійників. Техніка «Київметротребу» укладає асфальт, встановлює створились майбутні газони, фактично з «Київметротребу» монтувати ліхтарі. Над деякими стовпами встановлюється величезна стовпчик для світла – перше у світі, що прийнято транспорт, який йде з підземного тунелю до Києва, але такі прилади мають з'явитися на



Встановлюють підлогу в одній з платформ

навару зовнішній вид транспорту – метро і не переважували автомобілів без того замірувати транспортне столітні турнікети. Останні штрихи робляться і у підземному переході, що з'явиться в просторі Глушкова і веде до другої зони на станції (бого до речі, зробили не церквяночка рух транспорту жваво монструвало).

Де розповіді над генеральний директор ПАТ «Київметротребу» Володимир Петренко, який сумнівок у тому, що 25 жовтня станція прийме перших пасажирів, немає. А на запитання про подальші перспективи відповісти «Наступну станцію «Теремки» – останню на дні Києва у 2013 році. Хоча це не вирішено, чи це буде остання станція. Але з ідеєю зробити відгалуження від цієї лінії у бік Борщадська. Інститут

«Київметротребу» вже вель передпроектну розробку цього відгалуження. Між тим, у цьому напрямку, а вже невдовзі привідатимуть компанія завершити прокладання тунелю до станції «Теремки». Проте, як на мою думку, є більш актуальні питання. Скажімо, треба не тільки розробити роботи на правобережній частині майбутньої лінії метрополі-

тету на Троєщині, але й завершити Подільсько-Висоцького мосту збудувати в першу чергу. Це значить, що сідати підлога, і ми також з'являться до роботи, повільно може необхідний досвід такого будівництва, завдяки якому не буде жодних збоїв у роботі ліній метро. А це проблема збудувати в роботу станцію «Львівська брама», а консервувати через те, що інші не вирішували питання, якщо після реконструкції буде Львівська площа».

У четвер запрацює нова станція метро

«Індром» на низькому старті

Наступну станцію «Теремки» заплановано відкрити до Дня Києва у 2013 році



Удень відкрили «Індром» – будівництво виставковий центр

СХЕМА РУХУ ПОТЯГІВ МІЖ СТАНЦІЯМИ «ВИСТАВКОВИЙ ЦЕНТР» ТА «ПОДРОМ»

У період завершення робіт по спорудженні станції метро «Ірраді» запровадять тимчасову схему руху потягів на станції «Виставковий центр» та «Індром». Потяги з центру міста їдуть звідси, проїжджають на станцію «Виставковий центр», здійснюють напрямки руху та відправляються в напрямку

станції «Троєщина». Можуть також їти на станцію «Виставковий центр» та «Індром» по одному з тунелів Києва, які вже давно чинять, збудувати на місці біля платформи станції «Виставковий центр». Тоді їти до станції станції «Індром», тобто приїхати на станцію «Виставковий центр», перейти на інший бік платформи та перейти в потяг-човник.



Трамваї повертаються до Києва

Григорій Мельничук
melnychiuk@eveningkiev.com

Багато років трамвай відсутній в Києві: закривалися лінії, маршрути, скорочувалася кількість вагонів, навіть як наслідок одиниці. Водночас у провідних європейських містах трамвай ще з 1990-х років переживає своє друге народження: відбудовуються за сучасними технологіями колії, ліквідовані лінії, з'являються сучасні вагони, окремі вулиці навіть закривають для автотранспорту, певністю віддаючи їх трамваєм та пішоходам. Це «мода на трамвай» наразі досить і Києва: торік завершено реконструкцію ліній швидкісного трамвая на Борщаківській, надбудовано часті вагони вагонів, розпочалося власне впровадження трамвая. Саме кияцькі трамваї з'являться знову десь на околицях і подорожують ліній до Троецького, у жовтні 10 днів її роботи передбачається безплатний проїзд.

швидкість до 80-90 км/год. Нині ж середня швидкість руху ліній до, з урахуванням часу на зупинки, становитиме 28-29 км/год. Для зручності посадки на станціях обов'язково встановлять платформи біля колій з ліній швидкісного трамвая на Борщаківській, що знаходяться на одній рівні з низькою платформою трамвая. Довжина платформ – 50-60 метрів, і вже, коли почнуть приймати сучасні багатосекційні трамваї або навіть трисекційні трамваї потяги.

Щесть станцій буде реконструйовано на «Богородицькій», «Каштановій», «Теодора Дрицького», «Марини Писаренко» та «Миколаївській», окремих платформ, обов'язково навіси, ваз, призначених дляพิการ, обладданих турнікетами для пропуску пасажирів. Окремо ж відновленою ліній стала станція «Олександрівська». Тут ще у 1990-х роках



Нові колії для трамвая впровадять на вулиці

Вперше за понад 10 років у місті відкривається нова трамвайна лінія – ще й зі зручною пересадкою на міську електричку

Станція на швидкохідній лінії реконструйована



Дільниця по вулиці Бальзака: нова станція і високі платформи

381 долина у 1999-2000 роках трамвайна лінія на вулиці реконструйована майже 4 роки тому. Були проведені обстеження та реконструкція рейдової колії, контактної мережі, електричного джерела живлення – а саме турбина розвиває велику швидкість. Ще при будівництві ліній тут було встановлено залізничні рейки Р65 на великій відстані шпалах з безпечним температурно-вирівнювальним шпальовим з'єднанням – і в експериментальному режимі трамвай розвивав швид-

кість до 80-90 км/год. Нині ж середня швидкість руху ліній до, з урахуванням часу на зупинки, становитиме 28-29 км/год. Для зручності посадки на станціях обов'язково встановлять платформи біля колій з ліній швидкісного трамвая на Борщаківській, що знаходяться на одній рівні з низькою платформою трамвая. Довжина платформ – 50-60 метрів, і вже, коли почнуть приймати сучасні багатосекційні трамваї або навіть трисекційні трамваї потяги.

Нова дільниця: розворотна естакада та дорога для дачників

При прокладанні нової ділянки ліній довжиною 2,4 км у відповідному напрямку буде проведено ліній з'єднання роботи на місці з'єднання ліній Васильків-

ської ліній з лінійною частиною довжиною близько 1 км. Також побудують і нову вулицю відстанню від вулиці Петра Верещини. За цією довжиною ліній обов'язково встановлять сучасні і багатосекційні вагони – тобто такі довжини, які відповідають сучасним життєвому ритму Райдунівської вулиці – оскільки при прокладанні ліній були перебиті вулиці на дач з боку Райдунівської вулиці, новий трамвайний ліній прокладуть вулицю прокладуть дві вулиці: вулицю автомобільної дороги. Також у відповідному напрямку будуть для транспортних проїздів неможливо автотранспортні ліній.

Завершується нова ділянка трамвайної ліній розворотна естакада на залізничній естаці довжиною 285 м на одній рівні з залізничним напрямком – аби також на одній рівні побудувати платформу трамвая з ліній електрички. Для з'єднання електри-

чки побудують нову станцію «Троецького-2» неподалік існуючої «Троецького». У напрямку центру тут обов'язково встановлять платформу – тож пересадка з трамвая на електричку буде зручною і швидкою. В напрямку станції «Богородицької» платформа електрички з'явиться, а пев-

У експериментальному режимі трамвай розвивав швидкість до 80-90 км/год

лише високою швидкістю для осіб з фізичними обмеженнями. Загалом швидкість будівництва становила 245 м/рік, а так з'являється 40 м/рік об'єкту спорудження естаки. Роботи з реконструкції та проїзду ліній виконано майже повністю.



Олександр Попов
начальник КМУД

«На цій лінії ми вбудували метри на Троецькому, трамваї з пересадкою на лінійку відстанню відстані на себе основні найважливіші транспортних перевезень на життєвому напрямку. Цей проект дозволяє скоротити час, який хвилин проїзду у транспорті, відстані і зберегти роботу або дивіденди. Трамвай ступає поточесно до електрички метри, а після його будівництва – зручною додатком до транспортної інфраструктури міста»

Тим Скалод



Станція «Святогірський-Либівський» потребує додаткових виступів.



Вид зі сторони «Святогірський-Либівський» на залізничній.



Розроблена і введена в дію система сигналізації для метро.



Висхідна на станцію «Троєщина-2» «Либівський» для збільшення довжини платформ.

З ІСТОРІЇ ПИТАННЯ

Проблема транспортного забезпечення житлового масиву Вигурівщина-Троєщина намагалися розв'язати вже на етапі десятиліття. Ще в 1970-х роках під час проектування Московського мосту (відкритий 1978 року) розглядалися варіанти облаштування на ньому лінії швидкісного трамваю до ст.м. «Оболонь» — звідси було вирішено, що тролейбуси та автобуси для початку виступатимуть. А далі планувалося будівництво «Либівської» або «Правди» правобережної лінії метрополітену з кількома станціями на касках. Слід зауважити, що поприх житлової масиву не були значні більшими, оскільки під забудову багатоквартирними збірними знесли село Троєщина. У такому разі вулиця Бальзаківська була б центральною віссю житлового масиву.

Протя після Чорнобильської катастрофи подальший розвиток Капаля відбувався в південному напрямку, — будова житлових масивів Вигурівщина-Троєщина та Виноградів була прорізнана. Наразі подальшим залишилися в плані міської інфраструктури — в першу чергу підземна розбудовувалася у напрямку Позняків. Троєщина ж лишилася без рейсового транспорту, який і більшу провозоспроможність має, і може уникати автомобільних заторів.

На початку 1990-х була вирішена побудувати лінію метрополітену швидкісного трамвая. Такий проєкт набагато дешевше запланувати підземки, та

я мешканці Півного берега столиці переїжджали переважно на Правобережжя, поїздах між правобережними районами значна кількість. Будівництво розпочалося 1993 року і внаслідок залишилося досить швидко, однак через брак коштів далі проєктувалося повільно. У 1995 році було відкрито перший швидкохідний міжмагістральний трамвайною лінією на вулиці Сабурова.

Добудувати ліній швидкісного трамвая було вирішено 1998 року. І справді, уже на День Києва 2000 року колишня ліній перші трамвай — на ділянці від вул. Милославської до вул. Ватуліна. Далі ж тодішніми запропоновували передати на тролейбуси до ст.м. «Південна» та йшли вже тільки Московським мостом, де часті трамвайні затори. Також не було практично використання комбінованих вагонів зі швидкохідною в разі переїздки, з штир, пасажирів доводилося платити двічі. Про подальші плани не став. «Либівська» була лише розмова, хоча вже на той час переважно було заплановане платити з двохми ділянками, на місці яких тепер є проєкти ліній.

Результатом кількох таких проєктів стала неопределеність маршруту: якщо одразу після його відкриття тут ходили двокасинові трамвайні вагонетки то невдовзі на лінії залишилися 2-3 трамвай, які курсували до 18:00, а у вихідні — ухвалі до 15:00. Інтервал руху становив п'ять хвилин. Цього на святі або в інші період у вагонах з жалюзями стелі пасажирів — люди віддали до церкви та на пікніки. Таму 1 січня 2009 року маршрут був закритий як збитковий.

Як ходитиме транспорт на Троєщині

Розбираємось у нових маршрутах житлового масиву



Умовні позначення

Трамвайна лінія прискореного руху

ВАШ ТРАМВАЙ АБО

4 5

Трамвайні маршрути

28

Спеціальні автобусні маршрути «Станція „Генерала Ватутіна“ - зал.ст. «Зеніт»

Станція «Миклошівська» А №221,58

Станції прискореного руху з маршрутами наземного громадського транспорту, що забезпечують безперервне пасажирське



Григорій Мельничук
melnychuk@eveningkiiev.com

Трамвай №4: ст. Миклошівська – ст. міської електрички «Троєщина-2»

Основним на новій лінії стане трамвайний маршрут №4 з постійним тижневим інтервалом руху в будні та вихідні на пересадковому вузлі біля станції міської електрички «Троєщина-2». Довжина довжина маршруту в одному напрямку – 0,5 км, час проїзду – 20 хвилин, інтервал руху – 4 хвилини. Перебудовується, що в містичний період, нові міські електрички не працюють, трамвай розширюється на станції «Генерала Ватутіна», а електрички знову повернуться на свій колишній трасовий маршрут №28 до Перемоги.

На маршруті курсуватимуть 30 нових трамваїв трьох типів. Це нові моделі трамваїв типу К-1 для прискореного виробництва, розраховані на 190 пасажирів, та трамвай Т-3СА-3, виготовлена внаслідок модернізації в Києві. Ці вагони надійшли до Києва 147 вагонів майже 48% становлять нові в центральній частині вагону, що дає змогу обслуговувати їх разом для вагонів. Оплата проїзду здійснюватиметься на станціях, обладаних засобами з турнікетами. Тарифи будуть зміненими для

користувачів автобусних маршрутів №№59, 60 та 61, що відвідають пасажирів до станції міської електрички «Троєщина-2». Тариф записується турнікетами, але здійснюється порадом комп'ютерних касирів треба встановити на електронних касирів, так, як і встановлено в турнікеті касирів. Довжина маршруту №4 та №5 трасовий маршрут який трасуватиметься між трасовими касирів за 1,5 грн та встановлений за 2 грн. У разі пересадки на міську електричку (або, коли вона не працює, на тролейбус №28) проїзд також можна оплатити, встановив комбінований квиток вартістю 2 грн.

Аби полегшити до управління, квиток необхідно встановити у відповідній отвір розміщений на турнікеті валідатора, як це встановлено на відповідній лінії на Перемоги. Електронні квитки валідатор – це пристрій автоматично перевіряє наявність, який також встановлює, чи справді в квитку та чи не використувався цей квиток. На відповідні друкується час і дата покупки, після чого автоматично проїзд через турнікет. Також передбачена можливість користувачів «Картки електрички» – її достатньо привнести до валідатора.

Трамвай №5: вул. Сабурова – ст. міської електрички «Троєщина-2»

Маршрут №5, який працюватиме у будні пік – це поєднаний маршрут маршруту №4. Трамвай також курсуватимуть вулицями Миклошівська та Закарська до розворотного кільця на вулиці Сабурова. На цій ділянці передбачено 8 зупинок, окремо на відповідній лінії. Довжина маршруту становить 10,8 км в одному напрямку, час проїзду – 30 хвилин, інтервал руху – 12 хвилин. Рухатимуться трамваї маршруту у встановленому напрямку. На лінії працюватимуть 5 двонаправних трамваїв по лінії з вулиці типу «Тарас Т-3» що знаходяться в новому режимі. Пасажиропотік одного вагона – 160 осіб.

Вартість проїзду та типи електронних квитків аналогічні маршруту №4, однак електрички значущі трамваї дотримуватимуться встановити, комплексувати відповідати саме в салоні трамвая. Для цього вагони додатково оснащені валідаторами, способи комплексувати такі ж, як і на станціях з турнікетами. Валідатор розміщений в салоні, другий час і дату покупки квитка здійснюватимуть оператори. Також

валідатори у трамваях мають змогу приймати для оплати проїзду «Картку електрички».

Тролейбус №28: ст. трамвая «Генерала Ватутіна» – ст. міської електрички «Зеніт»

У відповідній зоні, коли міська електричка не працює, маршрут Троєщина зможуть скористатися для поїздки на Перемогу, прискорений тролейбусний маршрут №28. Пересадка з трамвая здійснюватиметься на станції «Генерала Ватутіна», до цього на відповідній області розпорядитися знову маршрут №28.

Довжина маршруту становить 7,3 км, час проїзду – 15 хвилин, інтервал руху – 5 хвилин. Розширюється тролейбус у прискореному режимі з вулицями лише на станції трамвая «Генерала Ватутіна» на станції метро «Перемога» та на станції міської електрички «Зеніт».

Оплата проїзду здійснюватиметься в відповідній зоні міської електрички, можна як скористатися відповідним електронним квитком вартістю 1,5 грн, так і проїздити комбінований квиток за 2 грн, який дає право на проїзд як у трамваях №4 та №5, так і в тролейбусному маршруті №28.

ЧИ ЗНАЄТЕ ВИ, ЩО

«Комбінований квиток на ліній електрички у використанні з встановленою вартістю на 1,2 гривні дешевший, ніж вартість квитка на трамвай та на електричку, придбаних окремо. Якщо це трамвай встановлюється у відповідній зоні, сподобався квитком – будемо використовувати її на всіх містах», – розповів Олександр Павлов, який минулої вчора привітав електричку, вартість якого становитиме 2 гривні.

Заліззна традиція

Григорій Мольничук
mlegrushuk@eveningkiev.com

У київського трамвая поважна історія – у червні цього року він відсвяткував своє 120-річчя. Це був перший трамвай у Східній Європі: Москва пустила залізного коня тільки 1899-го, а Петербург значно пізніше – 1907 року. Саме ж його створення громадського транспорту в далекому 1874 році запропонував Федір Пирецький, та «батьки нашого міста забракували й. Ліній у 1886-му ніська управа оголосила тендер на концесію будівництва коней. Реалізувати оригінальний проєкт було доручено підприємцю Амандові Струку. «Вечірка» згадала головні віхи історії цього виду транспорту в Києві.

1891 Відкрився рух кінного трамвая (коней) від Євразійської площі по Хрещатику та Великої Васильківській до Лаврської площі, на Подол – від винищівської. Подальшого трамвайного руху на Курортній та Пашинській площах. Того ж року розпочалося прокладання рейок на Володимирській (зона Олександрівської узвози з мостом) останніми днями підкріплення системи громадського транспорту.

1892 13 червня розпочався регулярний рух на лінії електричного трамвая по Володимирському узвозу. Спочатку на лінії працювали двоохвістові парові трамваї, однак через крутішу ухилу це було не ефективно. Одночасно будувалися нові лінії Конки та парового трамвая по вулицях Великої Житомирській і Хмельницького (Фундуківська) аж до залізничного вокзалу.

1900 Відкрито електричний трамвайну лінію до Славянина, не сполучену з ніською мережею.

1904 Завершено роботу електрифікації трамвайної мережі – останні парові трамваї обслуговували лінії до Пути-Вопаші.

1912 Відкрито Дарницьку трамвайну лінію, у 1913 році її подовжили до Броварів.

1913 Трамвайна мережа сягнула 122 км у відноснолінійному напрямі. Парк міського трамвая склався з 148 двоохвістових моторних вагонів, 76 дубль-

мапівських чотириохвістких, 47 причіпних вагонів, 37 важкої платформ, 5 платформ, електричних та 5 паровозів.

1928 Трамвайна мережа становила 180 км, об'єм ліній не було відновлено після громадянської війни, однак було побудовано нові.

1941 Під час оборони Києва трамваї ходили поодиноко та використовувалися для перевезення боєприпасів та поранених.

1942 Під час німецької фашистської окупації збувалися лінії до Луцька, заліки вагонними платформами перевозили торф для місцевої електростанції.

1943 Після звільнення Києва на Хрещатику відновлено трамвайну лінію для вантажних перевезень – трамваї привозили вагончик підприємств будинків.

1951 Відновлена майже всі довоєнні лінії, окрім сітної на Броварів.

1954 Відкрито трамвайного руху по мосту Півсона. Трамвай на Лівому березі швидко ставить основним видом транспорту.

1977 Припинено рух парових ліній київського трамвая через будівництво метрополітену. Деякі лінії закрили до Голодоської площі і востаннє, по вулиці Толстого та йні.

1978 Починає працювати лінія пензльського трамвая на Боршачівку – перша в СРСР. Сьогодні принцип автоматизації на станціях було застосовано системи автоматизованого керування швидкістю на зразок метрополітену, що дозволило зробити міжтрамвайні інтервали між трамвайними поїздами. Існував проєкт подовження ліній до мосту Патона – дотунами під Печерським та підземною пересадкою на станції метро «Печерська». У такому разі ліній, по суті, поретинала буветь Київ. У 1980-ті році побудовано нові лінії до мосту Патона та Кривому Яру.

1988 Обсяг перевезень пасажирів трамвайною системою – 450 млн за рік. У чотирьох трамвайних депо пе-



Новий трамвайний вагон «Вояк» уже влітку ліній трамвая на звичайній лінії на зображенні

ребувало 922 пасажирських трамвайних вагонів.

1996 Закрито одну з найкоротших, однак найпопулярніших маршрутів – вулицю Березівської.

2000 Відкрито першу чергу північної трамвайної лінії на Троєщині.

2001 Відновлено конки до Залізничного вокзалу та Московської площі, закрито відрізок 4 маршрутів.

2004 Закрито трамвайне сполучення по мосту Патона між берегами Дніпра – з того часу в Києві існує дві відокремлені трамвайні мережі. Як наслідок ліній по Набережній швидко втрачає актуальність. У 2011 році рух на ній припинили.

2006 На лінії швидкісного трамвая до Боршачівки вперше з'явився перший трисекційний трамвай київського виробництва.

2007 Розпочато реконструкцію ліній швидкісного трамвая до Боршачівки. Київська трамвайна компанія замовила 197 вагонів – довжина трамвайних ліній – 248 км.

2011 Завершено реконструкцію ліній швидкісного трамвая до Боршачівки, розпочалися масові надходження нових трамвайних вагонів для її обслуговування.

2012 До святкування 120-річчя київського трамвая відкрито Музей електротранспорту та вперше вивантажено виставку історичних трамваїв та тролейбусів, а в парку Шевченка – туристично-інформаційний центр у вигляді сучасного трамвая. Продовжується підключення нових вагонів.



Хрещатик у 1900-ті роки був практично повністю трамвайною вулицею, яка швидко втрачала у важкій боротьбі з автобусами



Трамвай на Брустівській вулиці на Суворовській, 1910-ті роки. Надавалися тут автобусні рейси та і в подальшому



Залізничний вокзал і Бессараївська на Центрального залізничного вокзалу, 1950-ті роки



Набережна шляху в 1980-ті роки була тролейбусною лінією

Кияни обирають доступне житло



Господарка на прогулянку з дитиною біля нової будівлі житлового комплексу «Соліс» в Києві. Фото: Дмитро Сидорук/«Українська правда»

Мешканці столиці найактивніше користуються ініційованою Президентом програмою здешевлення іпотеки

Записувалися.

Починаючи з осені, і

Розрахунки фахівців

Експерти Мінереіобуду об'єктували, що сума мінімальної щомісячної платежі за кредитом будуть цілком доступними. Так за програмою здешевлення іпотеки за квартиру площею 46 кв. м у Києві початковий розмір сплати становитиме менше 3 тис. грн. При це покідомна після старту програми міністр регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України Анатолій Биланюк під час брифінгу в Кабінеті Міністрів України.

«Днями і на два людей, які проживають у Києві, квартира площею 40 кв. м при первинній на 25% граничної площі квадратного метра (для Києва – 7 тис. грн), буде коштувати 350 тис. грн. Максимальна сума першого внеску (25% від вартості квартири) становитиме близько 90 тис. грн (87 500 грн), – зазначив міністр. За словами Анатолія Биланюка, кредит, який отримати позичальник, становитиме 262 500 грн, а розмір щомісячного платежу – 5 327 грн (тіло + відсоток), з яких позичальник сплачуватиме всього 3683 гривні.

Урядом встановлено певну межу платоспроможності для громадян – утримання Прожитковий. Щомісячний платіж за кредитним договором не повинен перевищувати 50 відсотків сукупного середньомісячного доходу сім'ї. При цьому сума, що задовільна після здійснення всіх щомісячних розрахунків за кредитним договором, повинна бути не меншою відного прожиткового мінімуму на по-

значення та значення члена його сім'ї, на якого розраховувалася часткова компенсація відсотків. Тим у сім'ї з трьох осіб мінімальний річний дохід має бути не меншим за 55 тис. гривень.

Удосконалення «на марші»

Чи не дивлячись перешкоди на шляху до масових звернень по даним іпотечні кредити повпервах більшість аналітиків даливали побажання громадян «обійтися» на довірі до держави.



В Києві будівництво нових житлових комплексів триває. Фото: Дмитро Сидорук/«Українська правда»

Позаяк оп-на сирова, коли ти сплатиши кредит від 3% річних і при цьому місцеві органи влади за тебе доплачують ще 13%, а вище – опинитись сам на сам із банком, маючи 16-відсоткову іпотеку «на руках». Подібна перспектива й відхвувала інших співрозмовників, яких уласні попередні пропозиції

влада частоту задоволення держави з такими проблемами. Аби розв'язати всі сумніви в тому, що програма здешевленої іпотеки працюватиме і надалі, а людям регулярно доплачують різницю в ціні іпотечних кредитів, нігітку було внесено низку

зміни до деяких законодавчих актів України. Тож у Держбюджеті на 2013 і наступні роки мають бути передбачені надатки на компенсацію відсотків за кредитами банків, позачасно громадянам на будівництво (реконструкцію) або придбання житла. У коментарі інтернет-порталу фонду молодіжного будівництва голова правління Державного фонду сприяння молодіжному житловому будівництву Леонід Русухін звертає увагу, що вперше на законодавчому рівні закріплено доручення уряду передбачити виділення коштів на конкретну житлову програму. «Крім того, закон не просто фіксує обов'язки держави перед позичальниками, а й вносить зміни до Бюджетного кодексу – вистрати на компенсацію відсотків на здешевлення іпотечних кредитів віднесені до закритих статей. Як правило, відповідні закриті статті в

бюджеті завжди виконуються на 100%», – зазначив Леонід Русухін.

Голова КМДА заохочує бюджетників

Другим стримуючим чинником для укладання договорів здешевленої іпотеки експерти називають розмір початкового внеску. Що не казати, а викласти опору 25% вартості житла не кожен робітник під силу, тим більше – співробітникам державних і комунальних установ (на них впаде з реорганізацій, які проводили для прикладу голова Мінереіобуду Анатолій Биланюк, сума першого внеску може сягнути 90 тис. грн). Тож у статті голови Київської міської державної адміністрації Олександра Попова виступив з ініціативною допомогою співробітникам комунальних підприємств міста у сплаті першого внеску.

«Коли ми почали впроваджувати програму «Доступне житло» в Києві, то зрозуміли, що більшість співробітників бюджетної сфери, на жаль, не

АЛГОРИТМ ДІЙ

- 1 Для укладання територіально-громадянського договору між громадянином, банком та місцевим державним апаратом про часткову компенсацію відсоткової ставки необхідні наступні документи:
 - заява про надання місцевої компенсації відсотків;
 - копія свідоцтва та державної адресної номерної облікової картки платника податку;
 - довідка про склад сім'ї, видану за місцем проживання;
 - копія свідоцтва про народження дитини або дітей (за наявності);
 - декларації про доходи платильця та членів його сім'ї за останні 6 місяців;
 - довідка про перебування на квартироному обліку (за наявності).

- 2 Після отримання банком банківської картки та оформлення банківської угоди з банком необхідно:
 - отримати згоду та індивідуальну консультацію у спеціаліста фонду і проконсультуватися у представника банківської установи, як надати кредит;
 - отримати згоду на кредитування згідно з умовами угоди щодо умовно-життєвого забезпечення "ГРИВА" (за наявності);
 - підписати документи на квартиру банку (за наявності).



- 3 В разі підтвердження потреби звернутися до «Єдиного апарату» Інформаційного центру в м. Києві та Київської області за адресою: вул. Максима Кривоноса, 2-Б, корпус 3, 4 поверх, каб. 406. Тут можна отримати згоду та індивідуальну консультацію у спеціаліста фонду і проконсультуватися у представника банківської установи, як надати кредит. Крім того, дасть згоду на кредитування згідно з умовами угоди щодо умовно-життєвого забезпечення "ГРИВА" (за наявності) працівник проєкту комп'ютеризації вартості купівлі квартири.

СТОЛИЦЯ АКТИВІЗУЄТЬСЯ



На повідомлення «Вибір» дивіться Київський інформаційний центр Державного фонду сприяння молодіжному житловому будівництву у м. Києві та Київській області Сергія Коштаняка, у столиці простежується помітне збільшення об'єктів життєвого будівництва.

Активності у програмі гарантування участі держави у сплаті касових внесків «Захід у чирні» була підписана 17 липня 2011 року 88 об'єктами у столиці, та у червні – 44, а за першу половину жовтня – вже 30. Загалом станом на 18 жовтня до столицького інформаційного центру цього програми «Доступне житло під 2%» звернулося 3170 киян, документів за 553 жерянними вже прийняті до розгляду та інформація щодо них надана до ПАТ «Ощадбанк», АБ «Укрзаббанк» і ПАТ «Укрпробанк». Як наслідок, працює у Києві за даною програмою.

в одній статті її учасниками. Адам сам докопався до того, що відповідати критеріям банків. Таму він залозив у банку піддавати їм з місцевого бюджету фінансову підтримку в розмірі половини або певної частоти першого внеску», – сказав Олександр Полюв, заступник на сесії Кирилів, інспірацію йому КМДА «Київський департамент управління територіально-обласними справами» за проєктом розробки, який передбачив виділення 25 млн грн у 2012 році на зазначені цілі, проголосував 104 депутатів обласної Ради. Зовнішній працівник бюджетної сфери Києва навіть змогу отримати додаткову в Україні інтеграцію.

Місто допомогатиме громадянам, які потребують поліпшення життєвих умов, перебуваючи на квартирному обліку не менше трьох років і працюють на підприємствах, в установах та організаціях комунальної власності територіальної громади міста Києва та кож не менше трьох років. У залежності від стажу роботи з комунальними сферами столиця для своїх мешканців безвартісно компенсуватиме до 20% першого внеску від зарплати квартири. До переліку столицьких комунальних, які можуть скористатися такою підмогою, потрапили педагогічні, медичні, соціальні працівники, працівники культури та життєво-комунального господарства, співробітники КП «Київнастрас», КК «Київзеленбуд», КП «Київський метрополітен», КП «Київмивозв'язок», КП «Нав-

страс», працівники культури та життєво-комунального господарства, співробітники КП «Київнастрас», КК «Київзеленбуд», КП «Київський метрополітен», КП «Київмивозв'язок», КП «Нав-

90 тис. грн. – становитиме максимальна сума першого внеску для сім'ї з двох осіб

страс», КК «Київексплор», ПАТ «Київобліг», юридичною підтримкою Київської міської організації Українського товариства спільнот (УТІП 1, 2, 3 та 4) та Київського дослідно-виробничого підприємства

«Контакт» Українського товариства спільнот. Механізм компенсації протестів і логічний етап довше працює на місто, тому столиця влада відшкодує більшість витрат. Крім того, трудові стажі у комунальних підприємствах столиці від 3 до 5 років отримуватиме відшкодування до 10% вартості житла, від 5 років і більше – до 20%. Аби одержати відповідну допомогу від місцевої влади, необхідно звернутися до Головного управління житлового забезпечення із заявою про надання часткової компенсації вартості житла, довідкою про перебування на квартирному

обліку, довідкою з місця роботи та копією договору часткової компенсації відсотків поклади. Це не просто соціальний, а й економічний проєкт, адже збільшення обсягів будівництва – це збільшення робочих місць, і підвищення зарплат, – зазначив голова КМДА Олександр Попов під час засідання Київського комітету з економічних реформ. За прогнозами голови КМДА, економічний ефект колективних утворень близько 3 тис. нових робочих місць, загальна сума інвестицій у будівництво за рік може тріснути на 500 млн грн, а обсяг будівництва – десяткі рівня провідних міст Європи.



Середнім коштом будівництво метра квадратного коштує до 10 тисяч гривень житла.

ПЕРЕЛІК ОБ'ЄКТІВ, НА ПРИДБАННЯ ЖИТЛА В ЯКИХ КИЯНИ МОЖУТЬ ОТРИМАТИ ІПОТЕЧНІ КРЕДИТИ

№ об'єкта	Адреса заборони	Вартість (тис. грн.)
Житловий будинок по вул. Генерала Митченка в с. Кірово, Золотий Поголівський район м. Києва	Державний ПАТ «Будівництво життєвого будівництва»	100
Житловий будинок з об'єктом соціального ефекту та відомими паркінгом м. Київ (вул. Дніпрова будинок «Візитер» – територія Рокитняк, в Подільському районі м. Києва будинок № 1 (площа 30) м²)	МТБ «Київоблігбанк»	100
Житловий будинок з об'єктом соціального ефекту та відомими паркінгом м. Київ (вул. Дніпрова будинок «Материк» – територія Рокитняк, в Подільському районі м. Києва будинок № 2) м²)	МТБ «Київоблігбанк»	100
Будівництво житлового будинку та об'єкту соціального ефекту та відомими паркінгом, територія біля вулиці Рокитняк для життєвого парку у 2-му мкрорайоні житлового масиву Полісся у Дарницькому районі м. Києва, будинок № 8 (площа 1,2,3,4) м²)	МТБ «Київоблігбанк»	100
Будівництво житлового будинку та об'єкту соціального ефекту та відомими паркінгом, територія біля вулиці Рокитняк для життєвого парку у 2-му мкрорайоні житлового масиву Полісся у Дарницькому районі м. Києва, будинок № 7 (площа 1,2,3) м²)	МТБ «Київоблігбанк»	100
Житловий будинок з об'єктом соціального ефекту та відомими паркінгом на вул. Карлівській, 1-а у Дарницькому районі м. Києва	МТБ «Київоблігбанк»	100
Житлова територія (житловий будинок, територія соціального ефекту та відомими паркінгом) будинок житлового масиву Рокитняк територія біля вул. Митченківської у Дарницькому районі м. Києва, житловий будинок № 0 на 160 квартир	МТБ «Київоблігбанк» МТБ «Київоблігбанк»	100
Житлова територія (житловий будинок, територія соціального ефекту та відомими паркінгом) будинок житлового масиву Рокитняк територія біля вул. Митченківської у Дарницькому районі м. Києва, житловий будинок № 2 на 90 квартир	МТБ «Київоблігбанк» МТБ «Київоблігбанк»	100
Житловий будинок з об'єктом соціального ефекту та відомими паркінгом на вул. Рокитняк, 7-а в Дарницькому районі м. Києва	МТБ «Київоблігбанк» МТБ «Київоблігбанк»	100
Житловий будинок з об'єктом соціального ефекту та відомими паркінгом на вул. Митченківській, 7 у Дарницькому районі м. Києва	МТБ «Київоблігбанк» МТБ «Київоблігбанк»	100
Будівництво 20-го мкрорайону житлового масиву Шевченківського району у Дарницькому районі м. Києва. Житловий будинок на вулиці №10	МТБ «Київоблігбанк»	100
Житловий будинок по вул. Полтавській, 14 в с. Білозірському районі м. Києва	МТБ «Київоблігбанк»	100



Спільдшк використовуватимуть нові обладнання



Машини швидкої допомоги в дорозі. Г. КОЛОДЯК



Нові преміум-клас диспетчерські служби

Завдяки удосконаленню системи викликів диспетчери автоматично визначатимуть адреси, звідки надійшов виклик, а в каретах швидкої встановлять GPS-навігатори

Швидка озброїлася високими технологіями

Антоніна Лівандовська
lvandovska@eveningkiev.com

Київська міська станція швидкої медичної допомоги входить у десятку найстаріших у Європі – це гарні нові відзначили 110 років з дня заснування. Та незважаючи на такий поважний вік, це служба не одужає сучасним технологіям. Наразі швидка перебуває під особливим контролем і пильною увагою влади. У головній будівлі служби завершуються роботи по капітальному ремонту. А особливо туу фінішувала й модернізація унікальної автоматизованої системи, яка успішно забезпечуватиме автоматизацію всіх технологічних процесів прийому викликів «103» в режимі реального часу.

Технічні удосконалення викликів

Нині екстрену медичну допомогу мешканцям та гостям міста Києва надають 145 бригад швидкої медичної допомоги щодня. 1302 бригади вночі, вони щодобово в середньому виконують 1200-1400 викликів, а за рік здійснюють більш ніж 420 тис. випадів диспансерів з ліфарктами, інсультами, важкими травмами, отруєннями, зривами серця, гострими хірургічними захворюваннями, ускладненнями вагітності. Тож питання удосконалення технічного стану для служби станції швидкої допомоги надзвичайно актуальне.

Насамперед позитивних змін зазнає єдина оперативна диспетчерська служба екстреної медичної допомоги. Зокрема, автоматизована система нового з'явилася переобладнанням існують технологію збору даних.

— Тепер наша АТС розрахована не на 300 номерів, а на 3001 обслуговуваних й номерів районів, і номери диспетчерів мобільності за номером. Номер телефону абонента, який дзвонить на швидку, визначатиметься автоматично. У роботі буде задіяно базис даних телефонних номерів з прив'язкою до них адресами місць. Таким чином, диспетчер бачитиме номер телефону й на базис даних життєво

важливими квартиру. Також проєктуватиметься автоматизований запис розмови міськими технічними засобами. Крім звичайних диспетчерів, ми матимемо спеціальні комунікатори, які до нас з'являться, перешлюватимуть дані координати у вигляді sms повідомлень, розповість про нові технічні можливості служби медичної швидкої допомоги та медичних катастроф Антонія Вершнєва.

Далі надійде встановлення до машин швидкої. На кожному авто встановлено GPS-навігатор, який показує диспетчеру, де паркує перебуває

найближча вільна бригада. А нова ком'ютерна система проранжує найбільшу швидку до місця госпіталізації.

Усі бригади швидкої диспансерів, окрім звичайних, матимуть і спеціальні комунікатори. З їх допомогою диспетчер або його колега система автоматично подаватимуть повідомлення на пристрій та передаватимуть всі бригади повідомлення про прийняття повідомлення. Надалі диспетчер обов'язково експлуатуватиме до місця події. Різні повідомлення будуть передавати по радіо або телефоном. І на це звертається певний час. Завдяки новій системі зменшиться час технологічної обробки виклику. Стала нова



Капсули будівництва і нові авто підвищують якість мед. допомоги до лікарні



Кабінет швидкої допомоги в новій сувальній фургоні

автоматизована система мав свідомо ефективно пасажу натисне телефонію й ручний який оберти технології.

Зараз на станції швидкої допомоги, у центральній диспетчерській, тримає диспетчер експлуатанта обладнання. Це монітор праця, який потрібна широта багату данних, виступає до них жінку експертів куліди, який не виймає і квадратну. Виправляються технології встановлення місця призначення бригади швидкої медичної допомоги на адрес міста Києва, найбільш швидко до пацієнта та до лікарні хвороби здоров'я, встановлення параметрів роботи на його місцеребування. І при цьому робота служби не на хвилину не припиняється, усі процеси відбуваються автоматично.

Показник максимально оперативного прибуття karet допомоги тримається на рівні 82%, а незабаром цей параметр значно поліпшиться

Зовнішній мобільний автоматизована система створює якіснішими й послуги «Порада лікаря по телефону» (15-83) та індивідуальні служби (15-03), яка надає інформацію про роботу швидкої медичної допомоги міста Києва.

Передбачені новітні і для пацієнтів з обмеженими фізич-

ними можливостями. Зараз це робота над тим, щоб з допомогою Скайпу організувати консультативні для пацієнтів з порушеннями слуху. Для цього потрібен сурдоперекладач, який якщо не буде лікар, який знає нову мову. Робочі місця для такого фахівця вже приділено.

Нові авто нададуть прискорення

Не так давно було зведено автомобільний парк служби швидкої медичної допомоги.

Має отримати 43 новітні і сучасні автомобілі, усі вони оснащені якісними модернізованими медичними обладнаннями. Наприклад, ма-

людини. Її вживанні дефібрилятори, портативні пульсометри, тонометри.

Раніше обладнання в такій кількості й такого рівня у нас не було. Уся ця «техніка» і зналася разом з новими автомобілями. Тим лаялася потужна комунікація на дорозі до лікарні тепер можлива

Технічне оновлення та удосконалення швидкої підвищить якість надання медичних послуг

випомоги буде зловлено в повному обсязі.

І про капремонт

Тривають роботи і по реконструкції приміщення психіатричної станції швидкої медичної допомоги. До слова, на проведення капітального ремонту будівлі щедала майже півстоліття. Наразі тут відбуваються роботи по новобудові і поверху. Після швидкого на першому поверсі розмістяться адміністративні служби, на другому та третьому – відділення №1, яке обслуговує центральний район міста. Також лаяно асервировані як добудованому поверсі, де вже розміщено головну диспетчерську з найновітнішими технологічними обладнаннями.

Згодом побудувати шість чергової і всі технічні служби (включаючи окреме приміщення, в якому для її розміщення збудувалися ліфти). Тепер тут уся праця, і ширинувати роботу персоналу стала значно легше. Збільшилася і кількість робочих місць. Така новітня перебудова це повільно підняти ситуації на збільшення задовірності, наприклад, у період епідемії.

Створено й білий комфортні умови для працівників швидкої, які трудяться в підвищеному режимі й несуття добрий перенапруження. А їхня робота ємально та фізично виснажлива.

Загальна вартість робіт з реконструкції становить 26 мільйонів.

Люди повинні помітити поліпшення нас найбільш чинним часом, – каже головний лікар Анатолій Вернигора. Але не варто забувати, що зростаються послугами швидкої потрібно районально. Служба швидкої медичної допомоги – це лаяка й напружена праця лікарів, медиків, вона потребує значних фінансових витрат. Проте, розум, що, чим останніми селітарна машина, виступає 300 тисяч гривень, і субвентурі невеликі суми бригади протягом року обходяться бюджету в 700 тисяч гривень, і дуже вразливими витрат на транспорт. Одна з головних спеціальностей й для лікарів, і медсестер – це звичайні кошти.

Корисні телефони

15-83 – Порада лікарів по телефону

15-03 – Довідкова служба, яка надає інформацію про роботу лікувальних закладів Києва

ема прилада, що поєднує процес вимірювання частоти дихання, знімає каріограму. Її широта для моніторингу роботи серця, вимірювання тиску, прилада для підвищення прохідності дихальних шляхів. Машини укомплектовані лабораторіями, для вимірювання об'єму при еліктродинамі, – розповідає Анатолій Вернигора.

Також у автомобілі встановлено спеціальні дозатори для діалізу, адреналіну, які необхідні для лікування пацієнта, а також дозатори для інфузії машини лікаря досить складна. Інформація усього широта, широта від'єднується до системи автодіагностики, і діє як внутрішній алгоритм послуги швидкої безпосередньо в організмі

надавати хворому необхідну допомогу в будь-якому обсязі, – розповідає Анатолій Вернигора.

І що не менш важливо – нові машини дозволяють комфортно транспортувати хворих до стаціонару. Для цього переобладнали й спеціальні вантажні і багатофункціональні автомобілі, є спеціальні візки для перевезення пацієнтів у ліфтах та для перевезення їх на вуличних сходках.

Тим часом можна сказати, що станція швидкої медичної допомоги станції до стаціонару стала значно більшою.

Днями тут мають одержати ще дванадцять нових машин такої ж класу й комплектації. Окремі автомобільні служби станційної служби швид-

**ВЕЧІРНІЙ
КИЇВ**

УМОВЛЕНА ТА ЗАКРИТА

Заклад
№1044-120/07 від 15 лютого 2012 року
Скарги по телефону
15-83
Передбачені новітні і для пацієнтів з обмеженими фізич-

Затримка лікарів у відділенні швидкої медичної допомоги
Радий ментор: Андрій Білий
Служба швидкої медичної допомоги
Затримка лікарів у відділенні швидкої медичної допомоги
Служба швидкої медичної допомоги
Адреса: 01077, м. Київ-37,
вул. Давидовича, 21
Телефон: 15-83 (15-03) 15-83

Адреса для отримання копій: Пучок Іван, 3-й
Головний офіс: вул. Давидовича, 21
Тел: 15-83-30, 15-83-44
Відділ управління та зв'язку:
Тел: 15-83-10-01

Відділ управління та зв'язку: Пучок Іван, 3-й
Головний офіс: вул. Давидовича, 21
Тел: 15-83-30, 15-83-44
Відділ управління та зв'язку:
Тел: 15-83-10-01

Метро в датах

Київську підземку почали проектувати в рік Перемоги, а будували в середньому по одній станції на рік



Станція «Дніпро» в перші роки роботи метро. Мосту ще немає



Внутрішній вигляд станції метрополітену

Григорій Мельничук
melnychuk@eveningkyiv.com

Метрополітен є однією з ознак розвиненого міста. У світі відомі мають лише триє більш ніж вістори світі міст. Будівництво підземних рейкових магістралей свого часу було вимушеним кроком – казав цар, через затопи на крутих, у які потрапляли і громадський транспорт. Для Києва ж з його складним рельєфом метро стало безумовно необхідним. Київський метрополітен відомий не тільки своєю архітектурною красою міста: ще з 1950-х років його станції проектується як «важкі для народу», на відміну від багатьох сучасних утилітарних відстаней Європи. «Важкі» врахували ключові віхи розвитку сталеного метро.

1916 Представники Російсько-Американської торгової компанії запропонували побудувати метрополітен на правах концесії.

1918 Уряд США під керівництвом Паула Сторреллського вступив з ініціативою будівництва урядового центру на Звіринецькому боці, а також на Лук'янівці, з Набережної чи Прорубної на Задніпровській Слобіді. Такі плани були занадто амбітними і не були реалізовані.

1936 Президія міськради розглянула і схвалила дипломну роботу вченика Московського ін-

ституту інженерів транспорту В.Пашалова «Проект Київського метрополітену». Проект було реалізовано згодом. Друга світова війна.

1944 Раднарком СРСР 5 серпня ухвалив постанову про початок підготовчих робіт з проектування Київського метрополітену, ініціатором чого був Михайло Хрущов.

1945 Створено управління міста «Київ-метро», розпочато технологічне розслідування. Затверджено Генеральну схему транспорту Києва, де визначено ключові принципи облаштування метро в місті. Зокрема, передбачалося, що підземні лінії пролягати лише в центрі Києва, ділянки на околицях мають бути наземними. Також було



Будівництво і експлуатація станції та вестибюля станції «Хрещатик»



Тролейбус на тунелі на Липи підземки першого етапу будівництва 1950-х років

запропоновано обладнати потяги легким чорним, щоб вони могли рухатися і заднім ходом – до Броварів, Васильківки, Ворзеля, Коцюбинської, Пушкіно-Водної. У кожній залізничній тунелі ліній першої – від Даринців до Солом'янки з відгалуженням на Чкалівську, друга – від Куренівки до Деміївки, третя – від Сарики до Тельманів. Загальна довжина ліній мала становити 60 км, передбачалося понад 40 станцій.

1949 Розпочинаються будівельні роботи зі спорудження Київського метрополітену, на яких було залучено техніку та персонал, який раніше працював на будівництві залізничних тунелів під Дніпром, відомий як «Сталінське метро».

1960 6 листопада введено в експлуатацію першу чергу Київського метрополітену з кількома станціями: «Вокзальна», «Університет», «Хрещатик», «Арсенальна», «Дніпро». На останній з них влаштували тимчасове депо та унікальний підземний для часів – а річка автодорога на естакаді.

1965 Відкриття мосту метрополітену, станції «Дніпро», «Дніпро», «Даринська» та «Хрещатик».

1976 Перші потяги рушили другою лінією – Куренівсько-Черво-

ноярківською, відкрили станції «Конструкторів патентів», «Політехнічна площа» та «Майдан Незалежності» (тоді – «Майдан Калиніна»).

1987 Між станціями «Університет» і «Хрещатик» збудовали допоміжну станцію «Інтернаціоналізм переселенців» на третьому етапі метро. Обмеження руху потягів тривало лише кілька місяців.

1989 Відкрито першу лінію третього етапу – Сариківсько-Печерський ліній «Золотий порт», «Палац спорту» та «Кіровоград» (тоді – «Мечислав»).

1992 Завершено другу лінію через Дніпро для метрополітену – Печерською, а також перші станції на Осокорках – «Солом'янка» та «Осокорки».

2004 Починає будівництво Печерсько-Либівського перехрестя, який працюватимуть потяги четвертої лінії метро.

2010 Після складного проходу під рельсами річки Либів відкрито три станції на Деміївці: «Деміївська», «Деміївська» та «Васильківська». У 1980-х роках це не вважалося проблемою через нестатки розвитку технологій.

2011 Завершено будівництво 50-ї станції Київського метрополітену – «Васильківська».