

Котик, Тетяна. На Троєщину поїдуть японські вагони : в інвестуванні будівництва четвертої лінії Київського метрополітену зацікавлені іноземці // Вечірній Київ. - 2010. - 26 січ. (№ 9). - С. 3. На Троєщину поїдуть японські вагони

Тетяна Котик

Розвитком київської підземки зацікавилися представники японської компанії «ITOCHU Corporation». Днями вони зустрілися із заступником голови КМДА Валерієм Міроновим. На зустрічі сторони обговорили модернізацію столичного метрополітену та, зокрема, будівництво четвертої лінії - ПОДІЛЬСЬКО-ВИГУРІВСЬКОЇ з відгалуженням на масив Троєщина. Пан Міронов наголосив на важливості міжнародної співпраці, а також участі зарубіжних компаній в інвестиційних проектах розвитку інфраструктури міста та, зокрема, транспортної галузі.

Кошти на модернізацію столичної підземки та власне будівництво метро на Троєщину, можливо, залучатимуть у рамках Офіційної допомоги розвитку Уряду Японії. Про таку можливість говорили на зустрічі за участі начальника КП «Київський метрополітен» Петра Мірошникова, керівництва підприємства та делегації від японської міжнародної торгової компанії.

Нагадаємо, у повній проектній трасировці лінія пройде від Солом'янки до ст. Вокзальна (з пересадкою на однойменну станцію Святошино-Броварської лінії), далі до ст. «Глибочицька» (з пересадкою на станцію «Лук'янівська»), далі до ст. «Подільська» (з пересадкою на станцію «Тараса Шевченка»). Потім лінія пройде дворівневим Подільським мостовим переходом, на якому будуть розташовані станції «Суднобудівна», «Труханів острів» та «Затока Десенка». На лівому березі Дніпра лінія завершиться на масиві Вигурівщина. Разом з Лівобережною лінією Подільсько-Вигурівська сформує транспортне напівкільце, що значно розвантажить існуючі лінії та дозволить пасажирам зручніше пересуватися містом.

Та поки одні мріють про те, як колись будуть швидко і комфортно добиратися на метро, інші побоюються, чи не доведеться незабаром за цей швидкий і зручний проїзд платити 2,5 гривні. Адже нещодавно начальник КП «Київський метрополітен» Петро Мірошников заявив, що лише з такою вартістю проїзду

підприємство не матиме збитків. «Нинішні тарифи економічно необґрунтовані. Щоб метро стало рентабельним, вартість однієї поїздки повинна становити 2,5 гривні», - наголосив він.

Тому Київському метрополітену не вдасться в такий спосіб владнати свої фінансові проблеми. А їх таки вистачає. І річ не в тім, що кияни мало платять за проїзд. Корінь проблеми - значно вище, на рівні державної влади. Вона не відшкодовує за рахунок субвенції з державного бюджету безкоштовне перевезення пільговиків. А вони становлять майже чверть користувачів підземного транспорту.

□