



Хрещатик

офіційне видання газети київської міської ради

НОВИНИ

Сміттєспалювальний завод «Енергія» повертають в управління міста

Із 1 серпня сміттєспалювальний завод «Енергія» переходить під контроль КП «Київтеплоенерго». Щоб здійснити повноцінну передачу обладнання, необхідно повністю утилізувати залишки відходів у бункерах. Із цією метою завод тимчасово припинить приймати нове сміття. Це планова технологічна вимога, що не спричинить негативних наслідків для функціонування міста. Планується, що завод припинить прийом відходів після 25 липня і до повного спалення залишків відходів. Обсяг сміття, що підлягав утилізації на «Енергії», тимчасово перенаправлятиметься на сортувальні станції і полігони. У КП «Київтеплоенерго» зазначають, що призупинка прийому відходів технологічно необхідна, вона триватиме лише кілька днів для передачі об'єкта.

Нагадаємо, навесні завершилася угода з «Київенерго». Місто, враховуючи низку чинників, прийняло рішення повернути контроль над об'єктами теплоенергетичного комплексу – близько 2,6 тисячі кілометрів теплових мереж, ТЕЦ-5 та ТЕЦ-6, а також єдиний працюючий в Україні сміттєспалювальний завод «Енергія». Цей крок здійснений, у першу чергу, з метою подальшої модернізації обладнання та теплових мереж, а також покращення сервісу для киян.

За минулий тиждень понад 3400 киян обстежилися в рамках проекту «Лікар у Вашому домі»

Від початку роботи проекту «Лікар у Вашому домі» у всіх районах столиці за минулий тиждень обстеження пройшли понад 3 453 киян. Як повідомив перший заступник голови КМДА Микола Поворозник, серед обстежених 1418 осіб страждають на підвищений тиск, 374 особи мають підвищений рівень холестерину, а у 210 осіб виявлено підвищені показники рівня цукру крові. Окрім того, низка обстежених мають надмірну вагу, зловживають палінням цигарок та алкоголем.

«Кожен, хто пройшов обстеження, отримав рекомендації щодо здорового способу життя та рекомендацію звернутися до свого лікаря», – зазначив Микола Поворозник.

У мерії відзначать 28-у річницю підняття українського прапора в столиці

Сьогодні о 12.00 у Колонній залі мерії (Хрещатик, 36) відбудеться урочистий захід із нагоди відзначення Дня українського національного прапора в Києві. В рамках святкування пройде фотовиставка подій 28-річної давнини. Також буде представлено національний прапор, який 24 липня 1990 року замайорів над столицею. Заплановано святковий концерт.

Учасники заходу: Олексій Резніков – заступник голови КМДА з питань здійснення самоврядних повноважень; Олександр Омельченко – голова депутатської фракції Київради «Єдність».

Оновлений «Святошин» вразить комфортом

Капремонт станції метрополітену та прилеглої території планують завершити до кінця року



На станції столичного метрополітену «Святошин» у рамках проведення капремонта виконано демонтаж штукатурки та кахельної плитки у вестибюлі № 1 та прилеглому підземному переході, тривають роботи з гідроізоляції колійних стін тощо

Ремонтні роботи на станції метрополітену «Святошин» та на прилеглої території планують завершити до кінця року. Наразі виконано демонтаж штукатурки та кахельної плитки у вестибюлі № 1 та прилеглому підземному переході, гідроізоляцію колійних стін. Окрім цього споруджуються шахти ліфтів біля виходів із підземного переходу №№ 2, 3 та платформенної частини станції, триває заміна кабельної продукції тощо.

Валентин ОЛЬШАНСЬКИЙ | «Хрещатик»

У П'ЯТНИЦЮ перший заступник голови КМДА Микола Поворозник провів виїзну нараду та перевіряв як триває комплекс заходів з поліпшення транспортної інфраструктури біля станції метро «Святошин» та її капітального ремонту.

«Наразі виконано демонтажні роботи штукатурки та кахельної плитки у вестибюлі № 1 та прилеглому підземному переході, роботи із гідроізоляції колійних стін. Ведуться роботи зі штукатурення колійної стіни, облицювання керамогранітною плиткою стін вестибюля та підземного переходу. Споруджуються шахти ліфтів біля виходів із підземного переходу

№№ 2, 3 та платформенної частини станції, відбувається заміна кабельної продукції. Виконано заміну конструкцій сходових маршів на виході № 3, виконуються роботи із заміни конструкцій сходових маршів на виході № 2. Також ведуться демонтажні роботи на гранітних підлогах вестибюля № 1 та підземного переходу», – повідомив перший заступник голови КМДА Микола Поворозник.



За його словами, загалом у рамках ремонту заплановано здійснити: заміну архітектурного оздоблення вестибюлів, платформи та під-

земних переходів; заміну електрообладнання, електричних та слабкострумних кабелів, сантехнічного обладнання, системи часофікації; заміну вікон кас та вхідних/вихідних груп дверей типу «Метро»; заміну систем автоматичного проходу пасажирів, кабін контролерів; заміну оздоблення накриття 6 виходів із підземного переходу; заміну гранітного покриття сходових маршів 6 виходів із підземного переходу; роботи із гідроізоляції станції; улаштування 5 ліфтів для маломобільних груп населення та 1 вертикального підйомника; заміну пристроїв телеспостереження, гучномовного оповіщення, пожежної та охоронної сигналізації, приборів освітлення; улаштування тактильних смуг для людей із вадами зору; заміну пасажирської навігації тощо.

«Окрім цього, на прилеглої території заплановано здійснити низку заходів із благоустрою, а в наступному році – замінити дорожнє покриття на вул. Депутатській та на площі Героїв Бресту», – зазначив перший заступник голови КМДА. – Також у рамках реконструкції місто розглядає можливість облаштування наземної мережі санвузлів. Загалом ремонтні роботи на станції метрополітену «Святошин» та на прилеглої території планують завершити до кінця року» ■



КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА РІШЕННЯ

Про відзначення на території міста Києва 250-річчя Коліївщини

Рішення Київської міської ради № 808/4872 від 17 травня 2018 року

Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», з метою вшанування борців за волю України та національну і соціальну справедливість, дослідження та вшанування боротьби українського народу проти іноземних загарбників на всіх етапах його історії, збереження української національної пам'яті, консолідації та розвитку історичної свідомості мешканців Києва Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. У травні 2018 року урочисто відзначити на території міста Києва 250-річчя Коліївщини.
2. Внести зміни до рішення Київської міської ради від 21.12.2017 № 1052/4059 «Про відзначення на території Києва пам'ятних дат та ювілеїв у 2018 році», доповнивши його абзацом 37 такого змісту «29 травня – 250 років від дня початку Коліївщини».
3. Виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) внести зміни до своїх актів відповідно до цього рішення.

4. Офіційно оприлюднити це рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».
5. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань місцевого самоврядування, регіональних та міжнародних зв'язків та на постійну комісію Київської міської ради з питань культури, туризму та інформаційної політики.

Київський міський голова
В. Кличко

Про звернення Київської міської ради до Верховної Ради України щодо ухвалення Антиолігархічного пакета докорінних перетворень

Рішення Київської міської ради № 806/4870 від 17 травня 2018 року

Відповідно до Конституції України, Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Регламенту Київської міської ради, затвердженого рішенням Київської міської ради від 07.07.2016 № 579/579, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Направити звернення Київської міської ради до Верховної Ради України щодо ухвалення Антиолігархічного пакета докорінних перетворень згідно з додатком до цього рішення.
2. Офіційно оприлюднити це рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».
3. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської

ради з питань місцевого самоврядування, регіональних та міжнародних зв'язків та на постійну комісію Київської міської ради з питань дотримання законності, правопорядку та запобігання корупції.

Київський міський голова
В. Кличко

Додаток
до рішення Київської міської ради
від 17.05.2018 № 806/4870

Звернення Київської міської ради до Верховної Ради України щодо ухвалення Антиолігархічного пакета докорінних перетворень

Найбільші виклики, які сьогодні постали перед українцями, це – війна, корупція і тотальне зубожіння нації. Але найстрашніше – непевність у завтрашньому дні, тривога кожного українця за майбутнє дітей. Причиною цього є олігархія.

По-перше, олігархія є основою системної корупції. Попри створення нових антикорупційних органів і задекларовану на найвищому рівні боротьбу з корупцією, її рівень лише зростає. Боротьба триває лише з окремими проявами корупції, а це не може розв'язати проблему системно. Бо не торкається її основи – олігархії, яка є зрощенням великого кримінального капіталу з державною владою. Адже саме олігархи залишаються головними акціонерами влади в Україні протягом чверті століття. Це вони корумпують увесь державний апарат, за що отримують можливість за безцінь приватизувати підприємства та творити приватні монополії, не платити податків і вивозити награбоване в офшори, «освоювати» державний бюджет через різноманітні тендери та дотації, обкладають українців непомерними тарифами та цінами за товари і послуги.

По-друге, олігархія є причиною зубожіння українців. Падіння рівня життя тотальної більшості українців – це зовсім не «дешевий популізм», а доконаний математичний факт. У визискуванні олігархами України її громадяни мусять працювати за 190 євро на місяць, що є найнижчою чистою середньою зарплатнею в Європі. Ця сума у понад п'ять разів менша за середню зарплатню у крихітній непромисловій Естонії, яка одночасно з нами позбулася колгоспного совєцького ярма, майже в чотири рази менша за середню зарплатню в Польщі, яка починала з нижчих порівняно з Україною стартових позицій на початку 90-х рр., і навіть менша, ніж у сусідніх Білорусі та Молдові.

По-третє, олігархи є лютими ворогами середнього класу. Вони панічно бояться конкуренції, яка підриває їхню монополію як найшвидший спосіб отримання надприбутків. Олігархи прагнуть закріпити українців, змусити націю працювати на себе заповідно, але купувати – втридорога. Тому олігархія ніколи не дасть підняти голову середньому класу. Як наслідок, серед працевитих українців є лише 3-5% реального середнього класу, а в розвинутих країнах – від 40 до 70%.

По-четверте, олігархія зацікавлена у війні без кінця. Бо поки Нація воює, олігархи мародерствують. Вони гендлюють із країною-агресором та ведуть торгівлю на крові з окупованими територіями. Поки цивілізований світ впроваджує санкції, влада України... нарощує на 28% товарообіг із країною-агресором, а громадяни Московії, які включені до санкційних списків Європи та США, досі володіють третинною українських обленерго.

Єдиний шлях подолати олігархію – це запровадити в життя Антиолігархічний пакет докорінних перетворень, майже всі законопроекти якого зареєстровані у Верховній Раді:

1. Повернення капіталів з офшорів і ліквідація схем виведення грошей з України:
– «Про денонсацію Конвенції між Урядом України і Урядом Республіки Кіпр про уникнення подвійного оподаткування та запобігання податковим ухиленням стосовно податків на доходи та Протоколу до неї» № 0001-1 від 02.12.2014;
– «Про повернення капіталів, що перебувають та зареєстровані в Республіці Кіпр, офшорних зонах та інших юрисдикціях, звільнених від подвійного оподаткування, або тих, що мають пільговий режим оподаткування» № 1112 від 28.11.2014.

2. Демонізація та ліквідація олігархічної моделі економіки:
– «Про ліквідацію приватних монополій» № 1109 від 28.11.2014.

3. Заборона приватизації стратегічних підприємств:
– «Про внесення змін до Закону України «Про приватизацію державного майна» (щодо мораторію на приватизацію державного майна до стабілізації ситуації у державі)» № 2424а від 21.07.2015.

4. Деолігархізація енергетики та справедливий тарифи:
– «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо забезпечення енергетичної безпеки України)» № 6341 від 11.04.2017;
– «Про внесення змін до Закону України «Про ринок природного газу» (щодо особливостей функціонування газорозподільної системи)» № 6583 від 12.06.2017;
– «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо порядку використання при-

родного газу, видобутого на території України» № 2408а від 17.07.2015.

5. Земля – власність нації:
– «Про заборону торгівлі землею сільськогосподарського призначення» № 2906 від 19.05.2015.
Ці законопроекти спрямовані на піддрив самих основ олігархічного ладу в Україні. Необхідно якнайшвидше запустити цей процес, бо часу на буфторні реформи вже немає – вікно можливостей для докорінних перетворень в Україні зачиняється, а наслідком залишення олігархів при владі може стати втрата держави.

Наголошуємо, що проведення реальної деолігархізації було однією з головних вимог

Революції Гідності, а сьогодні є найпершим завданням від вашого працедавця – Українського народу.

Враховуючи вищевикладене, ми, депутати Київської міської ради, вимагаємо від Верховної Ради України негайно внести на розгляд та ухвалити Антиолігархічний пакет докорінних перетворень.

Тільки таким шляхом ми витягнемо Україну з ями корупції, зубожіння та війни.

Київський міський голова
В. Кличко

Про відмову у поновленні приватному підприємству «ЛОЙД ТРАНС» договору оренди земельної ділянки від 19.07.2005 № 66-6-00282 для будівництва, експлуатації та обслуговування магазину з кафе на бульв. Перова, 12-а у Дніпровському районі м. Києва

Рішення Київської міської ради № 810/4874 від 17 травня 2018 року

Відповідно до статей 9, 83, 93, 96, 141 Земельного кодексу України, пункту 34 частини першої статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статей 31, 33 Закону України «Про оренду землі», пунктів 8.4, 11.4, 11.5 договору оренди земельної ділянки від 19.07.2005 № 66-6-00282, укладеного між Київською міською радою та приватним підприємством «ЛОЙД ТРАНС» для будівництва, експлуатації та обслуговування магазину з кафе на бульв. Перова, 12-а у Дніпровському районі м. Києва, враховуючи неналежне виконання своїх обов'язків орендарем, зокрема те, що забудова земельної ділянки не завершена протягом дванадцяти років та використовується земельна ділянка не за цільовим призначенням, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Відмовити приватному підприємству «ЛОЙД ТРАНС» у поновленні на 1 рік договору оренди земельної ділянки площею 0,0514 га (кадастровий номер 8000000000:66:081:0058) від 19.07.2005 № 66-6-00282, укладеного між Київською міською радою та приватним підприємством «ЛОЙД ТРАНС» для будівництва, експлуатації та обслуговування магазину з кафе на бульв. Перова, 12-а у Дніпровському районі м. Києва на підставі рішення Київської міської ради від 28.12.2004 № 1123/2533 «Про передачу приватному підприємству «ЛОЙД ТРАНС» земельної ділянки для будівництва, експлуатації та обслуговування магазину з кафе на бульв. Перова, 12-а у Дніпровському районі м. Києва».

2. Виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації):

2.1. Проінформувати приватне підприємство «ЛОЙД ТРАНС» про прийняття цього рішення у семиденний строк з моменту набрання ним чинності.

2.2. Вчинити організаційно-правові дії щодо зняття з реєстрації договору оренди земельної ділянки, визначеного пунктом 1 цього рішення.

3. Офіційно оприлюднити це рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик».

4. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань містобудування, архітектури та землекористування.

Київський міський голова
В. Кличко

Про списання основних засобів, які належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва

Рішення Київської міської ради № 852/4916 від 23 травня 2018 року

Відповідно до частини п'ятої статті 60 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», рішення Київської міської ради від 19 липня 2005 року № 816/3391 «Про затвердження Порядку списання основних засобів з балансу підприємств, установ та організацій комунальної власності територіальної громади міста Києва», враховуючи звернення комунального підприємства з питань будівництва житлових будинків «Житлоінвестбуд-УКБ» від 22 вересня 2016 року № 114/5578 та публічного акціонерного товариства «Акціонерна компанія «Київводоканал» від 09 листопада 2016 року № 5431/41/36/02-16, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Публічному акціонерному товариству «Акціонерна компанія «Київводоканал»:

1.1. Дозволити списати шляхом ліквідації основні засоби, зазначені у додатку до цього рішення.

1.2. Використати придатне обладнання демонтованих основних засобів, а непридатні деталі та матеріали здати підприємствам, які здійснюють збір вторинної сировини.

1.3. Кошти, отримані від реалізації сировини, перерахувати до бюджету міста Києва.

2. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань власності.

Київський міський голова
В. Кличко

Додаток
до рішення Київської міської ради
від 23.05.2018 року № 852/4916

Основні засоби, які належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва, перебувають у володінні та користуванні публічного акціонерного товариства «Акціонерна компанія «Київводоканал», дозвіл на списання шляхом ліквідації яких надається

№	Найменування основних засобів та їх технічні характеристики	Дата введення в експлуатацію	Первісна балансова вартість, грн	Залишкова балансова вартість станом на 01.10.2016, грн	Знос, грн	Підстава для списання
1	Водопровідна мережа на вул. М. Донця (Затонського) діаметр 150,0 мм, протяжність 273,9 м, чавун, інв. № 023013	1978	85196,02	20650,76	64545,26	Акт на списання основних засобів від 04.10.2016 № 29
2	Водопровідна мережа на просп. Відродженому (Ново-Ніжинська (Чубаря) діаметр 200,0 мм, протяжність 417,45 м, чавун, інв. № 021250	1951	110792,35	9415,65	101376,70	Акт на списання основних засобів від 04.10.2016 № 29

Київський міський голова
В. Кличко

Продовження додатку до рішення №7/4071 від 8 лютого 2018 року. Початок у номерах газети "Хрещатик" від 18, 20 липня 2018 року.

6 Зменшити навантаження на навколишнє середовище шляхом зменшення рівня забрудненості повітря та шуму при зменшенні інтенсивності автомобільного руху і переорієнтації частини трафіку на велосипед; покращити стан здоров'я киян.

7 Популяризувати ідею використання велосипедів для пересування містом. Стимулювати розвиток культури велосипедного руху і змінити ставлення людей до велосипеда як до виду транспорту, а не виключно засобу рекреації. Підвищити туристичну привабливість Києва.

8 Запропонувати способи залучення інвестицій для розвитку велосипедної інфраструктури. Визначити принципи створення міського велосипедного прокату.

9 Врахувати поточні напрацювання в галузі розвитку велосипедної інфраструктури у Києві.

10 Дати рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правової бази у галузі застосування велосипедного транспорту.

Обґрунтування розробки Концепції | 13



3 **Інженери-проектувальники.** В Україні все ще мало досвіду проектування якісної велосипедної інфраструктури. Про це свідчать чимало відгуків як іноземних експертів, так і користувачів велосипедного транспорту. Чимало цих недоліків можна уникнути на етапі проектування. Велосипедний транспорт не відігравав жодної ролі в освіті транспортних інженерів і тому сьогодні у Києві майже немає кваліфікованих кадрів, які здатні якісно розробляти проекти вулиць та доріг з урахуванням велосипедів як повноправного транспорту. У запропонованій Концепції розглянуто способи підвищення кваліфікації транспортних інженерів та запропоновано нові елементи, що мають на меті підвищити якість проектів велосипедної інфраструктури.

4 **Суб'єкти господарювання.** На етапі впровадження проєктів та будівництва елементів велосипедної інфраструктури, а також їх подальшої експлуатації ключову роль відіграють комунальна корпорація «Київавтодор», комунальне підприємство «Київдорсервіс», комунальне підприємство «Київтранспарксервіс», комунальне об'єднання «Київзеленбуд» та інші балансоутримувачі територій. У цій Концепції запропоновано способи системного залучення суб'єктів господарювання на різних етапах проектування, будівництва та утримання велосипедної інфраструктури.

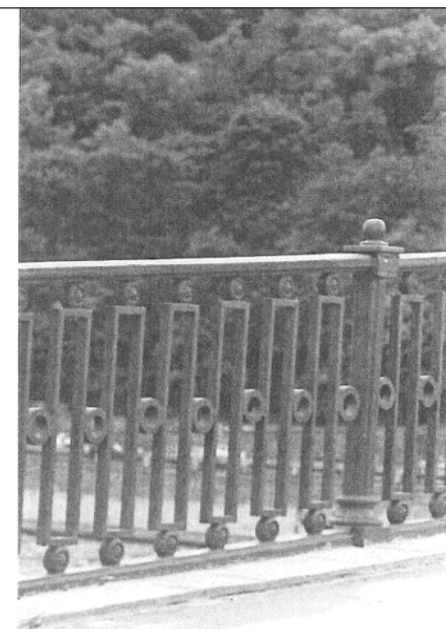
Обґрунтування розробки Концепції | 15

1.1.2. Цільова аудиторія

Творці велосипедної інфраструктури

1 **Міська влада.** Концепція розвитку велосипедної інфраструктури є стратегічним документом, розрахованим на тривалий період діяльності. Її реалізація залежить від послідовної політики Київської міської ради, її виконавчого органу - Київської міської державної адміністрації (КМДА), районних в місті Києві державних адміністрацій та міських служб. Принципово важливою є синергія різних підрозділів міського управління для того, щоб забезпечити сталий розвиток міської мобільності в цілому та велосипедної інфраструктури зокрема. Головними суб'єктами впровадження Концепції є: Департамент транспортної інфраструктури, Департамент містобудування та архітектури, Департамент міського благоустрою та збереження природного середовища, комунальне підприємство «Київське інвестиційне агентство».

14 | РОЗДІЛ



2 **Громадські організації.** Громадські організації відіграють особливу роль у розробці та впровадженні політики велосипедного руху. Вони сприяють швидшому визначенню порядку денного та збільшують обізнаність щодо ролі велосипедного транспорту. Вони озвучують інтереси користувачів та/або виконують роль критично налаштованих спостерігачів, які відслідковують прогрес. Результатом співпраці з громадськими організаціями будуть кращі плани, конструктивні вирішення проблем і уникнення можливих помилок.

Користувачі велосипедної інфраструктури

Велосипедисти умовно поділяються на дві категорії:

1. Досвідчені:

- їздять у транспортних потоках і не потребують розвиненої інфраструктури.
- Формують чималий потенціал як експерти з планування нової велосипедної інфраструктури.

2. Недосвідчені:

- Вміють їздити велосипедом.
- Використовують велосипед переважно у рекреаційних потребах.
- Не використовують велосипед щодня через низку перешкод: уявних (стереотипи, упередження) та реальних.
- Могли б користуватися велосипедом як основним видом транспорту за умови безпечної інфраструктури.

У Києві впродовж останніх трьох років середній річний приріст велосипедистів становить 10% у будні дні та 33% у вихідні. 58% велосипедистів їздять здебільшого тротуаром, а 42% – проїжджою частиною. Співвідношення чоловіків до жінок становить 87% до 13% відповідно. За даними щорічного підрахунку велосипедистів громадською організацією «Асоціація велосипедистів Києва» (далі – ГО «Асоціація велосипедистів Києва»), відносно мала кількість велосипедисток свідчить про те, що місто сприймається як небезпечне для їзди на велосипеді.

Значна частина людей ідентифікує себе як велосипедистів, хоч і не користується велосипедом щодня. При цьому вони вважають себе і водіями, і користувачами громадського транспорту, і пішоходами водночас. Більшість таких містян відмежовує себе від поняття «справжній велосипедист» – впевнений і затятий, який їздить на велосипеді і має для цього окремий одяг та спорядження. Також вони не є професійними спортсменами [19].

Ці дві узагальнені категорії велосипедистів мають загальні вимоги до велосипедної інфраструктури, а саме: швидкість, прямота, мінімальна кількість об'їздів. Основними напрямками пересування є: на роботу (чи навчання), у робочих справах та за покупками.

16 | РОЗДІЛ

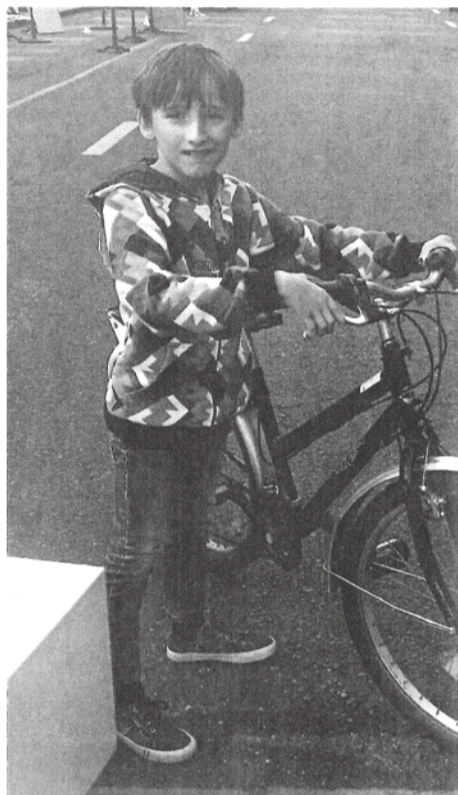
Окрім таких загальних вимог, слід особливо врахувати вимоги окремих груп користувачів:

1 Діти та молодь. Їзда на велосипеді сприяє розвитку здоров'я та самостійності. У середньому в 4 роки діти починають кататися на велосипеді: дві третини дівчаток та хлопчиків цього віку мають велосипед. Дітям потрібне безпечне середовище, особливо при завантажених вулицях автомобільного руху. Тому під час планування веломережі слід особливо зважати на безпеку велосипедного руху між місцями проживання і школами, місцями для ігор та розважальними закладами. Крім цього, особливу увагу слід приділяти придатності тротуарів для проїзду, оскільки їх використовують діти до 7 років.

2 Люди похилого віку використовують велосипед з різними цілями, все частіше – для відпочинку. Рівні, неслизькі поверхні є особливо важливими. Більшість людей похилого віку надають перевагу руху доріжками, віддаленими від руху автомобілів, оскільки для цієї групи важливим є гарантування соціальної безпеки у громадських місцях.

3 Люди, що подорожують на велосипедах (у тому числі, протягом коротких проміжків часу), потребують придатної для руху мережі доріг, яка знаходилась би подалі від вулиць з магістральним рухом і проходила через місцевості з гарними краєвидами та пам'ятками, а також містила систему дорожовказів.

4 Веломандрівники на великі дистанції потребують велосипедного сполучення з мінімальною кількістю об'їздів. Важливими є достатньо широкі ґрунтові дороги, велосипедні доріжки і тихі вулиці з рівними поверхнями [16].



Підприємці і бізнес

1 Велосипедний бізнес. Бізнес, який займається продажем велосипедів та супутніх товарів, є прямим бенефіціаром розвитку велосипедної інфраструктури. Чим більше людей щодня їздитимуть на велосипеді, тим активніше розвиватиметься бізнес. Виробники велосипедів, власники веломагазинів, веломайстерень, служб велопрокату є важливими гравцями у процесі промоції велосипедного руху серед громадян. Розвиток велосипедної інфраструктури сприяє появі нових індустрій, як, наприклад, система міського велопрокату, мережі велосипедних пересадочних вузлів (хабів) для періодичного та тривалого зберігання та обслуговування велосипедів тощо.

Фото: Асоціація велосипедистів Києва



18 | І РОЗДІЛ

2 Підприємства та працедавці. Чимало компаній визнають, що велосипед сприяє здоров'ю та доброму настрою, а як наслідок, продуктивності їх працівників. Крім того, співробітники, які користуються велосипедами, вчасно приїжджають на роботу, оскільки не стоять у заторах. Серед працівників-велосипедистів спостерігається на 80% менше прогулів. ГО «Асоціація велосипедистів Києва» щорічно проводить конкурс «Велопрацедавець року», який визначає найбільш дружні до велосипедистів офіси в Києві.

3 Малий та середній бізнес. Магазины та заклади громадського харчування, поблизу яких є велосипедні парковки, мають в середньому на 10% клієнтів більше, ніж інші. Ця Концепція покликана сприяти зростанню кількості велоприхильних закладів, тим самим сприяти розвитку малого та середнього бізнесу.



1.1.3. Очікувані результати реалізації Концепції

Головним очікуваним результатом є виконання показника Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року – досягнення 5% частки велотранспорту від загальної кількості щоденних переміщень всіма ви-

Покращення стану здоров'я киян. Згідно із статистикою велосипедисти на 15% рідше беруть лікарняний та в середньому живуть на 2 роки довше ніж ті, хто не користується велосипедом регулярно [42]. Для офісних працівників, студентів і загалом людей із сидячою роботою, яка в результаті підвищує ризик ожиріння та інших схожих наслідків, фізичне навантаження, яке створюють щоденні поїздки велосипедом, суттєво знижує ризики проблем зі здоров'ям, як-от високий рівень холестерину, діабет та депресія [43]. Очікується загальне зниження показників серцево-судинних захворювань та хвороб, пов'язаних із проблемами опорно-рухового апарату.

Збільшення вибору видів транспорту для киян. Найшвидше та найлегше пересуватися містом саме велосипедом. Це засіб, яким можна дістатися у будь-яку частину міста. Аналіз сильних та слабких сторін різних видів транспорту дає відповідь на питання, для якого типу поїздки (мета, відстані тощо) велосипед є конкурентоздатним. Необхідно посприяти тому, щоб велосипед сприймали як реалістичний (якщо не найкращий) варіант для міських поїздки.

ДЛЯ КИЯН

дами транспорту. Велосипедний та пішохідний рух у поєднанні з високоякісним громадським транспортом сформує сталий транспортний рух і транспортну систему в Києві, що позитивно вплине на якість життя, здоров'я, довкілля та управління витратами.

Зменшення смертності і травмування внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Велоінфраструктура покликана створити безпечне середовище для повноцінного пересування велосипедистів вулицями Києва. Наявність велоінфраструктури на дорогах міста сприятиме тому, що водії поступово навчаться сприймати велосипедистів як повноправних учасників дорожнього руху. Очікується збільшення частки велосипедистів серед водіїв, що сприятиме взаєморозумінню потреб і тих, і інших, а, отже, зменшенню дорожньо-транспортних пригод. Безпечна, зручна та приваблива велосипедна інфраструктура має дати можливість кожному велосипедисту їздити швидко та безпечно.

Розвиток туризму. Збільшення тривалості та комфорту перебування туристів у Києві є однією з ідей Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року. Сучасний туризм в українських містах є здебільшого пішохідною практикою. Роль велосипеда в покращенні туристичного клімату є радше допоміжною. З іншого боку, специфіка географії Києва пропонує збільшення ролі велосипеда як засобу підвищення туристичної привабливості міста: окрім традиційно популярної стародавньої частини міста, Київ має чимало природних ландшафтних територій для відпочинку, які не завжди є доступними для пішоходів, а використання автомобіля у таких випадках є недоречним та неетичним. У цьому випадку велосипед є найкращим вибором.

21

Раціональне використання міського бюджету. Близько третини подорожей містом здійснюються в межах житлових чи планувальних районів, на відстань 5-8 км. Використання автомобіля на таку відстань є найменш ефективним. Саме цю нішу поїздок має зайняти велосипедний рух як пріоритетний. Можливість швидко і безпечно пересуватися велосипедом на таку відстань призводить до зниження користування автомобілем на аналогічні дистанції. До того ж переорієнтація частини автомобільного руху на велосипедний дозволить решті автомобілістів швидше і комфортніше діставатися місця призначення, бо зменшуються затори і потреба у паркомісцях. Тобто велоінфраструктура, забравши частину потоку на себе, дозволить використовувати наявну автомобіль-

ну інфраструктуру більш ефективно, без потреби її розширення на шкоду міському середовищу, а, отже, раціональніше використовувати міський бюджет. З економічної точки зору, згідно з транспортним моделюванням, очікуються два головні ефекти, а саме:

1. Прогнозована економія річних транспортних витрат від 8,4 до 15,5 млрд. грн (залежно від методології розрахунку) на рік.
2. Термін окупності капіталовкладень до 1 року. Оскільки у транспортному плануванні об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури ефективним вважається термін окупності від 5 до 15 років, то це відмінні показники.

ЕКОНОМІЧНІ

23

Зниження забруднення повітря та зменшення шумового фону. Завдяки зниженню використання автомобіля можна отримати економію у майже 278410 літрів палива на добу. Це також означає, що очікується зменшення викидів майже на 362 т шкідливих речовин на добу у повітря міста. Зменшення використання автомобіля завдяки появі велосипеда, як альтернативного транспортного засобу, очікувано зменшить шумовий фон від транспорту на центральних вулицях міста. Однак, важ-

ливо розуміти, що цього не відбудеться лише завдяки розвитку велосипедної інфраструктури. Задля досягнення такого результату розвиток велосипедного транспорту слід комбінувати із розвитком громадського транспорту при суттєвій інтеграції цих видів транспорту. Окрім того, необхідна політика обмеження доступу автомобілів в центральну частину міста.

ЕКОЛОГІЧНІ

Покращення мобільності у місті загалом, зниження заторів та уповільнення дорожнього руху. Велосипед може відіграти важливу роль у розв'язанні міських транспортних проблем. Заходи, які можуть спонукати людей більше користуватися велосипедом, залежать від розуміння наступних питань:

- До якої діяльності залучена людина?
- Який вид поїздки вимагає цього (ринок поїздок)?
- Чи велосипед є придатним для цього (ринок транспорту)?
- Чи доступним є велосипед і за яку ціну?
- Наскільки зручно і безпечно буде їздити (ринок транспортного руху)?

22

Крім цього, слід з'ясувати, які існують додаткові можливості для подорожей і наскільки конкурентоздатним є велосипед порівняно з іншими видами транспорту. Така оцінка дозволить віднайти оптимальне поєднання видів транспорту. Планування землекористування має ґрунтуватися за принципом «короткої відстані» від точок призначення, до яких можна дістатися пішки або на велосипеді. Безпечна, зручна та приваблива велосипедна інфраструктура дасть можливість кожній людині їздити на велосипеді швидко та безпечно.

ТРАНСПОРТНІ

1.1.4. Екологічний вплив

1.1.4.1. Транспорт і забруднення повітря

За даними Національного Екологічного Центру України 84% з усіх джерел забруднення повітря в м. Києві припадає на транспорт, 92% з якого – це приватні автомобілі [10]. Див. рис.2.

Згідно з Європейським індексом забруднення міст Київ посідає 4 місце серед найбільш забруднених міст Європи. Це парадоксальна ситуація, адже Київ водночас вважається одним із найбільш зелених міст у Європі [40].

Зони забруднення повітря

Найбільш високе забруднення повітря в Києві спостерігається в місцях, прилеглих до автомагістралей та їх перехресть – на Московській, Дарницькій, Бессарабській, Харківській площах, вулицях Олени Теліги, Набережно-Хрещатицькій, проспекті Возз'єднання, Гагаріна, Харківському шосе, бульварі Дружби Народів, Лесі Українки. Найчистіше повітря в Гідропарку, на проспекті Науки і в Національному експоцентрі України.



Через загазованість міста транспортом страждають і зелені насадження. Згідно з даними Міністерства екології та природних ресурсів України 70% дерев у Києві «хворіють». Тільки за останні роки понад 25 видів рідкісних рослин, які ростуть у столиці, було внесено до Червоної книги України. Це свідчить про несприятливу екологію, оскільки дерево першим реагує на стан навколишнього середовища. Ця інформація підтверджується даними Управління екології та охорони природних ресурсів, яке щорічно публікує відповідні показники в Екологічному паспорті Києва [8].

Поява смогу у місті стає все більш звичним явищем. З одного боку, його можна пояснити погодними умовами, які затримують його у нижніх шарах атмосфери, з іншого боку, сама поява смогу в місті з такою частотою вимагає переосмислення та суттєвих кроків зі зміни транспортної політики.

За даними Центральної геофізичної обсерваторії висока концентрація діоксиду азоту в повітрі Києва, яка вдвічі перевищує норму, влітку може збільшуватися у п'ять-шість разів. При цьому основним забруднювачем вважається приватний автотранспорт, серед якого близько 80% машин експлуатуються більше восьми років і не мають спеціальних пристроїв для нейтралізації шкідливих речовин.

Проблема смогу, з якою зіштовхнулися мешканці Києва, виникла у більшості великих міст світу в ХХ ст. Поточні містобудівні документи, такі як Генеральний план, передбачають збільшення кількості індивідуального транспорту із сьогоденної 213 до 450 одиниць на 1000 мешканців [1]. Цей показник значно перевищує аналогічні в інших світових

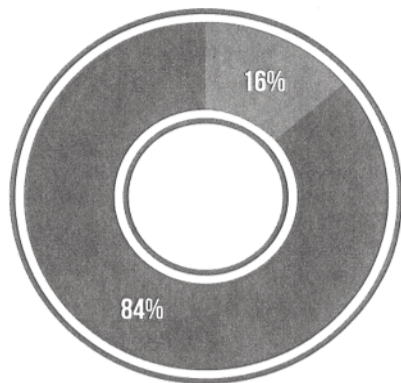


Рис. 1. Розподіл забруднення повітря за джерелами

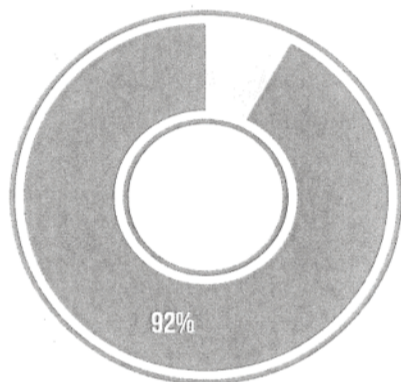


Рис. 2. Частка забруднення повітря за видами транспорту

Обґрунтування розробки Концепції | 25

містах, наприклад, Гонконг (59 авто на 1000 мешканців), Нью-Йорк (209), Москва (297), Берлін (317) чи Сан-Паоло (359). Після того як вкотре смог утворився на кілька тижнів у серпні 2016 року, щоб уникнути чужих помилок минулого, було розпочато розробку Концепції інтегрованого розвитку транспортної інфраструктури «План сталої міської мобільності м. Києва», а «Концепція розвитку велосипедної інфраструктури у місті Києві» повинна стати її інтегрованою частиною.

Необхідні заходи

«Екологічний слід» Києва значно більший за його власну площу. Рівень забруднення повітря окремими речовинами у Києві перевищує гранично допустимі концентрації удвічі. Подолати це явище можна шляхом зменшення викидів в атмосферу через зменшення використання індивідуальних авто, підвищення вимог до екологічних стандартів двигунів. Основним методом боротьби з автомобільним забрудненням повітря є політика сталої мобільності, яка зосереджується на двох основних напрямках:

- обмеження руху моторизованого транспорту: вантажівок (виведення їх з міста) і легкових автомобілів;
- розвиток альтернативних способів мобільності — громадського транспорту, велосипедного руху та пішої ходьби.

Зменшення використання автомобіля завдяки появі велосипеда як альтернативного вибору, очікувано зменшить загазованість та шумовий фон на центральних вулицях міста. Однак важливо розуміти, що цього не відбудеться лише завдяки розвитку велосипедної інфраструктури. Задля досягнення

26 | І РОЗДІЛ

такого результату розвиток велотранспорту слід комбінувати із розвитком громадського транспорту при суттєвій інтеграції цих видів. Окрім того, необхідна політика обмеження доступу автомобіля в центральну частину міста та зменшення привабливості користування індивідуальним автотранспортом. Держпродспоживслужба рекомендує КМДА обмежити рух транспорту в центральній частині міста і зменшити затори [20], а міліція ще 2013 року пропонувала КМДА ввести платний в'їзд в центральну частину міста.

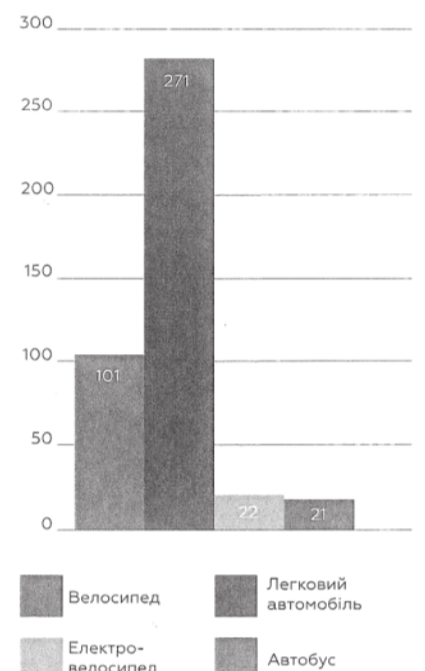


Рис. 3. Рівень викидів вуглецевого газу для різних видів транспорту



Велотранспорт і довкілля

Велосипед не створює жодного навантаження на навколишнє середовище: він не забруднює повітря шкідливими викидами і не створює шуму. Це робить вулиці міста чистішими і тихішими — безпечнішими та сприятливішими для перебування у просторі міста та дозвілля на відкритому повітрі. Це один із найважливіших аспектів необхідності впровадження велосипедної мережі.

Якщо взяти до уваги повний цикл життя наступних видів транспорту, викиди вуглецевого газу є приблизно такими [26]:

Велосипедист, який їде на роботу по 8 км 4 дні на тиждень, уникає 3220 км їзди автомобілем на рік, що дорівнює економії 380 л палива та 750 кг викидів CO₂ [35].

Їзда на велосипеді не спричиняє викидів шкідливих газів та майже не створює

шуму. Це є критично важливим для зменшення впливу моторизованого транспорту у Києві та змін клімату загалом. Незважаючи на вдосконалення технічних стандартів автомобілів, зменшення шкідливих викидів за рахунок нових моделей автомобілів складно реалізувати [19]. Нові технології можуть частково покращити ситуацію, проте якщо кількість машин продовжить зростати такими темпами, як передбачено у проєкті Генерального плану до 2025 року [1], то вона буде постійно перевищувати темпи покращення. Найкращий спосіб знизити викиди парникових газів — обмежити використання моторизованого транспорту, кількість якого постійно зростає.

В результаті розрахунку в межах Транспортної моделі [47] очікується, що внаслідок будівництва веломережі відбудеться скорочення загального обсягу перепробігів та зменшення частки використаного індиві-

Обґрунтування розробки Концепції | 27



дуального транспорту майже на 4%. Завдяки зменшенню використання автомобіля можна отримати скорочення середньодобового пробігу автотранспорту на 2,78 млн. км або 12% (загальний кілометраж становить 22,63 млн. км).

Разом із цим, передбачається економія у майже 278410 літрів палива на добу. Це також означає, що очікується зменшення викидів майже на 362 т шкідливих речовин на добу у повітря міста [47].

1.1.4.2. Здоров'я громадян

Смог — це велика проблема, особливо для людей із хронічними захворюваннями. Забруднення повітря є однією із основних

причин передчасної смерті. Згідно з даними Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я (ВООЗ) 1 із 9 смертей у світі пов'язана із забрудненням повітря [45]. Кожного року три мільйони людей у всьому світі передчасно помирають через забруднене повітря. Інші 1,4 млн потерпають від забруднення повітря, рівень якого перевищує норми, визначені ВООЗ. Значну роль у цьому відіграє саме транспортний чинник. У деяких країнах кількість людей, що помирають від забрудненого повітря, навіть вища, ніж від ДТП. Половина викидів вуглецевого газу в містах припадає на транспорт. Їзда на велосипеді може значно покращити ситуацію.

Екологічну забрудненість можна простежити за статистикою захворювань. За статистичними даними найбільше киян помирають від хвороб системи кровообігу

28 | І РОЗДІЛ

Продовження додатку в наступних номерах газети "Хрещатик"

**СИЛИ СПЕЦІАЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ**
ПЕРЕВАГА ЯКОСТІ НАД КІЛЬКІСТЮ**ВИБИРАЙ СВОЄ МАЙБУТНЄ**
В СИЛАХ СПЕЦІАЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ**ВИМОГИ**

- Громадянин України
- Чоловік у віці 20-35 років
- Відмінний стан здоров'я (придатний до проходження служби у високомобільних десантних військах)
- Відмінна фізична підготовка
- Високі морально-психологічні якості
- Відповідність біографічних даних вимогам до кандидатів
- Досвід участі в АТО вітається
- Володіння іноземними мовами (в першу чергу англійською) на базовому рівні стане в нагоді

ПІЛЬГИ ТА ПЕРЕВАГИ:

- Значно підвищене грошове забезпечення у порівнянні з іншими видами та родами військ ЗСУ
- Можливість щодо підвищення свого професійного рівня на різноманітних курсах як на території України так і за її межами
- Можливість навчання на різноманітних мовних курсах
- Участь у міжнародних миротворчих операціях
- Участь у міжнародних військових навчаннях
- Робота в колективі високопідготовлених та мотивованих професіоналів

ДОСТУПНІ ПОСАДИ**КОМАНДИР**

Здійснює планування дій підпорядкованого підрозділу та організовує підготовку підрозділу до виконання завдань за призначенням

**СПЕЦІАЛІСТ ЗІ ЗБРОЇ**

Експерт з усіх видів зброї, що можуть використовуватись групою спеціального призначення, у ході виконання завдань

**ІНЖЕНЕР**

Експерт з міно-вибухової справи; Організовує та керує обладнанням фортифікаційних споруджень

**МЕДИК**

Спеціаліст у наданні невідкладної медичної допомоги та допомоги при пораненнях чи травмах

**ЗВ'ЯЗКІВЕЦЬ**

Забезпечує зв'язок під час проведення односторонніх, комбінованих, коаліційних, міжвідомчих, міжурядових та міжнародних операцій

ЗА БІЛЬШ ДЕТАЛЬНОЮ ІНФОРМАЦІЮ
ТА ЩОБ ДІЗНАТИСЬ ЯК ПОДАТИ ЗАЯВКУ

joinsof@mil.gov.ua

094 440-31-38

[facebook.com/usofcom](https://www.facebook.com/usofcom)

ДО УВАГИ СПОЖИВАЧІВ ПрАТ «АК «Київводоканал»!

ПрАТ «АК «Київводоканал» інформує, що з 21.06.2018 набрала чинності постанова Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг, від 21.06.2018 № 542 «Про схвалення Інвестиційної програми Приватного акціонерного товариства «Акціонерна компанія «Київводоканал» на 2018 рік.

Реалізація програми передбачає поетапне виконання заходів по оновленню основних засобів з метою забезпечення стабільної та безперервної господарської діяльності підприємства для надання послуг з централізованого водопостачання та водовідведення.

Дніпровська районна в м. Києві державна адміністрація оголошує про намір передати в оренду об'єкт, що належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва
Орендодавець – Дніпровська районна в м. Києві державна адміністрація
Характеристика об'єкта оренди: нежитлове приміщення першого поверху загальною площею 23,14 кв. м розташоване за адресою: Мста Шалетт вул., 1-а (ЗНЗ № 258). Вартість об'єкта оренди станом на 31.01.2018 – 423000,00 грн без ПДВ.
Балансоутримувач: комунальне підприємство «Управління освіти Дніпровської районної в м. Києві державної адміністрації» (м. Київ, просп. Миру, 6-а, тел. 292-03-98).
За заявою ініціатора цільове використання та строк оренди: надання освітніх послуг – проведення занять з іноземних мов для дітей та підлітків (4%), погодно, термін оренди 2 роки 364 дні.
Графік використання приміщення: пн-пт (12.00-20.00), сб-нд (10.00-12.00) Місячна орендна плата – 1086,62 грн, без ПДВ.
Заяви про намір оренди приймаються протягом 10 робочих днів, з наступного дня публікації за адресою: 02094 м. Київ, бульвар Праці, 1/1, км.208. Довідка за телефоном 296-65-57.

Подільська районна в м. Києві державна адміністрація оголошує про намір передати в погодинну оренду приміщення 1, 2-го поверху площею 87,30 кв.м у будівлі ДНЗ №556 за адресою: м. Київ, проспект Свободи, 32-а, вартість приміщення 1423986,00 грн (без ПДВ), орендна плата за перший місяць оренди – 4746,62 грн (без ПДВ), (4%), на строк 2 роки 364 дні, для проведення діяльності у сфері освіти.
Балансоутримувач – Управління освіти Подільської РДА: м. Київ, вул. Введенська, 35, тел. 425-03-60.
Термін прийняття заяв про оренду – 10 робочих днів з дня публікації оголошення.
Заяви про оренду приймаються за адресою: м. Київ, Контрактова пл., 2, Подільська районна в м. Києві державна адміністрація. Довідка інформація за телефоном 485-18-87.

**МІФИ ПРО СУБСИДІЮ**

КАЖУТЬ, ЩО СУБСИДІЮ ТЕПЕР
НЕ ДАЮТЬ БЕЗРОБІТНИМ?

Насправді, безробітні й надалі
можуть отримати від держави
допомогу у сплаті комунальних
послуг

15-45

Урядова «гаряча лінія»



Тепло.gov.ua

15-45 Урядова «гаряча лінія»

КОЛЬОРОПОДІЛ

Кольороподіл А2 (формат 660x560 мм)
01034, Київ, вул. Володимирська, 51-а,
репроцентр газети «Хрещатик».
repro.kreschatic.kiev.ua

ПЕРЕДПЛАТА газети**Хрещатик**
офіційне видання газети Київської міської ради

- ▶ на місяць – 40 грн 90 коп.
- ▶ на 3 місяці – 122 грн 70 коп.
- ▶ на 6 місяців – 245 грн 40 коп.
- ▶ на 12 місяців – 490 грн 80 коп.

**ІНДЕКС щоденного
випуску (вт, ср, пт)**

61308



Адреса: 01001, м. Київ,
вул. Володимирська, 51-6



Телефон 234-27-35



Internet: www.kreschatic.kiev.ua



E-mail: info@kreschatic.kiev.ua

Оформлення проводиться в редакції

У Дарницькому районі відкриють нову початкову школу

КИЇВРАДА підтримала рішення про створення двох навчальних закладів у Дарницькому районі – початкових шкіл № 334 та № 332. Як повідомила голова постійної комісії Київради з питань освіти, науки, сім'ї, молоді та спорту Ганна Старостенко, в умовах інтенсивної забудови нові комунальні заклади

освіти вкрай необхідні для забезпечення потреб маленьких киян. Зокрема початкову школу № 334 розташують у новобудові на просп. Миколи Бажана, 34-а. Вона розрахована на 360 місць (12 класів). Вести заклад в експлуатацію заплановано вже у вересні. Початкова школа № 332, що ство-

рена шляхом відокремлення від гімназії «Київська Русь», з'явиться на вул. Бориса Гмирі, 2-в.

Зазначимо, що видатки на утримання комунальних закладів здійснюватимуться за рахунок коштів, передбачених бюджетом Києва для головного розпорядника – Дарницької РДА у галузі «Освіта» ■

У рамках реконструкції Київського зоопарку облаштують комплекс із трьох озер

НА ТЕРИТОРІЇ Київського зоопарку завершується реконструкція першої черги першого пускового комплексу, що складається з трьох озер – декоративного, коропового і пеліканового. Їх відкриють для відвідувачів уже цієї осені.

«Паризький зоопарк напередодні своєї реконструкції роздає усіх звірів і закрився на п'ять років, – розповів директор КП «Житлоінвестбуд-УКБ» Вячеслав Непоп. – А у нас заходи тривають поетапно, із доступом відвідувачів до основних експозицій».

Зараз будівельні роботи першої черги першого пускового комплексу близькі до завершення, але потрібен час для озеленення, благоустрою і переселення представників фауни.

На ділянці реконструкції повністю замінили комунікації, облаштували полив території, провели зовнішнє освітлення. У малому озері площею 350 куб. м риби не буде, воно призначене для декоративних цілей. На його берегах облаштують сад каменів, а вода каскадом перетікатиме до дамби, за якою розташується озеро для пеліканів об'ємом 3300 куб. м і глибиною 2,4 м. Для зимування птахів поруч із водоймою розміститься пташник у 100 кв. м.

Пеліканове та коропове озера розділятиме міст. Об'єм коропово-



Фото Павла ПАШЕНКА

го озера – 2300 куб. м. Передбачені умови для зимування риби. На березі коропового озера побудують оглядовий амфітеатр із каскадом гранітних трибун, де можна організувати невеликі вистави, презентації, лекції.

На короповому озері розмістять японську альтанку, звідки можна спостерігати за грою коропів кої. Вода для підживлення водойм надходитиме з пробурених артезіанських свердловин і проходитиме кілька етапів очищення,

щоб уникнути цвітіння та неприємного запаху.

Реконструкція Київського зоопарку розрахована на шість етапів. Три озера – це тільки частина першого етапу, куди також входить реконструкція приматника на 7,3 тис. кв. м, будівництво універсального вольтера та облаштування нового центрального входу на перетині просп. Перемоги і вул. Зоологічної. Ці об'єкти будуть завершені наступного року ■

Роботи на Подільському мостовому переході тривають у межах графіку та з дотриманням норм безпеки

НАСТУПНОГО року планується повністю виконати роботи з монтажу в'язів Подільського мостового переходу через Дніпро, провести зварювання стиків арки, а також здійснити монтаж монтажних опор до рівня метропроїзду. Про це йшлося під час робочої наради з питань будівництва зазначеного об'єкта за участі заступника голови КМДА Дмитра Давтяна. За його словами, вже розроблений проект монтажу в'язів арки мосту через Дніпро та проект виконання геодезичних робіт із 3D-спостереженням 24/7.

Наразі триває укрупнення в'язів для монтажу, зварювання стиків арки і здійснюється антикорозійний захист м/к балки жорсткості та арки.

«Днями під'єднали арку, це перша укріплююча конструкція, і до кінця року встановлять 14 в'язів, а на початку року – ще 4», – прокоментував Дмитро Давтян.

Планується продовження бетонування дорожньої частини до правого берега.

«Насправді, обсяг роботи досить значний, тому я вважаю, що виконувати їх треба планомірно,

у безпечному режимі, у безпечному графіку, – сказав заступник голови КМДА. – Звичайно, хотілося б дуже швидко все зробити, буквально за місяць. Та, на жаль, технологічно це неможливо, треба враховувати всі аспекти. До прикладу, зварювання стиків можна проводити лише після повного монтажу в'язів та попереднього зварювання. А демонтаж тимчасових розпочнемо тільки навесні, адже технологічно це необхідно виконувати при постійно зростаючій температурі. Безпека важлива» ■



Продавати швидкопсувні продукти на ярмарках дозволено лише за наявності холодильного обладнання

ЗА УМОВИ підвищених температур у літній період та з метою дотримання законодавства щодо якості та безпечності харчових продуктів, реалізація швидкопсувної продукції на столичних ярмарках допускається лише за умови суворого та неухильного дотримання температурного режиму зберігання не більше +6°.

«У разі фіксації порушень на ярмарках, організаторами яких є КП, підпорядковані Департаменту промисловості та розвитку підприємництва КМДА, та РДА, змушені будемо ініціювати припинення роботи такої ярмарки до осені», – повідомив директор Департаменту промисловості та розвитку підприємництва КМДА Андрій Мельничук.

Забора на стосується м'яса свіжого та м'ясопродуктів, ковбасних та м'ясних виробів, молока та молочних продуктів, риби свіжої, мороженої, копченої, в'яленої та інших продуктів, умови зберігання та реалізації яких вимагають дотримання вищевказаної температури. Крім того, на ярмарок не допускається продукція, що не пройшла ветеринарно-санітарну експертизу, та без наявності документів про проходження і підтвердження її безпечності та якості.

«На численні прохання киян, відновлюючи продаж риби, молока та м'яса, ми значно посилюємо контроль за дотриманням вимог законодавства у сфері продуктової безпеки та правил організації ярмарків», – акцентував Андрій Мельничук ■

Прокуратура вимагає повернути місту землю, надану під комерційне будівництво

КИЇВСЬКА місцева прокуратура №9 у судовому порядку вимагає повернути столичній громаді ділянки на вул. Гарматній у Солом'янському районі загальною площею близько 3 тис. кв. м та вартістю 16,5 млн грн.

Установлено, що приватне підприємство ще у 2008 році отримало, а у 2016-му поновило право користування вказаними територіями для будівництва та експлуатації торговельно-офісного центру з підземним паркінгом.

Однак з'ясувалося, що компанія майже 10 років використовувала землю не за цільовим призначенням, не здійснювала на ній будівництво та мала заборгованість з орендної плати. При цьому рішення про поновлення її права користування наділом було прийнято з порушеннями закону та без проведення земельних торгів.

Захищаючи інтереси територіальної громади, Київська місцева прокуратура №9 звернулась до господарського суду столиці з вимогою визнати незаконними та скасувати рішення та угоди про поновлення договору оренди, а також визнати відсутність у товариства права користування спірними територіями ■

Підготував Віталій ЗНАМЕНСЬКИЙ | «Хрещатик»