



НОВИНИ

Столична влада робить все, аби повернути киянам гарячу воду та не допустити відключення електропостачання в місті

Про це заявив мер Києва Віталій Кличко, коментуючи інформацію про можливе відключення ТЕЦ-5 та ТЕЦ-6. За його словами, на сьогодні тривають переговори щодо врегулювання ситуації з постачання природного газу на об'єкти теплогенерації в місті.

«Ми підготувалися до різних можливих сценаріїв розвитку подій. Але сподіваюся, що надзвичайних ситуацій вдасться уникнути. Очікуємо на те, що найближчими днями досягнемо домовленості, що дасть можливість відновити постачання гарячої води в квартири киян та не допустити відключень електроенергії в столиці», – заявив Віталій Кличко.

Від підкреслив, що рішення про відключення ТЕЦ не ухвалене. І наголосив, що наразі переговори з розв'язання проблеми тривають на рівні уряду. Міська влада запропонувала варіанти вирішення проблеми.

«Відключення ТЕЦ може спричинити загрозу регіонального рівня, тому для недопущення цієї ситуації питання винесено на національний рівень. Нам потрібно вирішити спірні питання, які ще існують з «Нафтогазом». Саме з цим пов'язана відсутність гарячої води в оселях багатьох киян. Ми робимо все, аби у найближчі дні це питання вирішити», – підкреслив мер столиці.

В Дніпровському районі відбудуться публічні обговорення проектів ГБ – 2019

7 серпня в Дніпровській РДА організують публічні обговорення проектів Громадського бюджету на 2019 рік. Відповідно до пункту 8 статті 8 Положення про громадський бюджет міста Києва публічні обговорення проектів ГБ – 2019 відбудуться о 16 годині 7 серпня 2018 року в приміщенні Дніпровської районної державної адміністрації за адресою: бульвар Праці 1/1, 2-й поверх, актовий зал.

Через капремонт закриють рух авто на вул. Леонтовича

Із 1 серпня рух транспорту на вул. Леонтовича закриють у зв'язку із капітальним ремонтом. Про це повідомили у КК «Київавтодор». Тож із 06.00 1 серпня у зв'язку із виконанням запланованих дорожніх заходів буде закрито рух автомобілів на вул. Леонтовича.

Комунальна корпорація «Київавтодор» просить водіїв із розумінням поставитися до тимчасових незручностей, пов'язаних із виконанням ремонтних робіт, та обирати інші маршрути руху.

Окружна підставляє плече

Оновлення головного об'їзного шляху навколо столиці звільнить її вулиці від великогабаритного транзиту



Оновлена Велика Окружна дорога суттєво зменшить автомобільне навантаження на центр столиці, оскільки транзитні машини не користуватимуться центральними магістралями міста

Після капітального ремонту Великої Окружної дороги зменшиться транспортне навантаження на головні вулиці міста. Оскільки транзитні авто не їхатимуть центральними магістралями столиці. Про це учора заявив мер Києва Віталій Кличко під час інспекції будівництва шляхопроводу і розв'язки на Окружній, на ділянці від проспекту Маршала Рокоссовського до вулиці Богатирської.

Валентин ОЛЬШАНСЬКИЙ | «Хрещатик»

ОСНОВНИЙ проїзд на цій ділянці буде близько двох кілометрів. Планом передбачено будівництво 2-х нових шляхопроводів, підземного пішохідного переходу, влаштування насипу земляного полотна, перекладення усіх комунікацій та інженерних мереж. Також передбачено озеленення навколишньої території.

«Київ – велике транзитне місто. Тому разом із ремонтом магістралей у самій столиці ми

маємо дбати і про транспортні розв'язки навколо неї. Таким чином ми поліпшимо трафік у Києві й оптимізуємо рух транзитного автотранспорту, зокрема великогабаритного. Щоб він не проїжджав центральними магістралями», – підкреслив Київський міський голова Віталій Кличко.

За його словами, нині виконані роботи з підготовки будівництва шляхопроводів через вул. Богатирська залізниця. Зроблено тунельну

частину підземного пішохідного переходу. Розпочато влаштування насипу земляного полотна. Завершити всі заходи на об'єкті мають восени наступного року.

Також Віталій Кличко переверив, як тривають роботи з капітальної реконструкції вулиці Сім'ї Кульженків. Після ремонту там з'явиться прямий виїзд на кільцеву дорогу, яка наразі будується. Це суттєво розвантажить площу Тараса Шевченка від автомобільного й особливо транзитного транспорту, зменшить кількість заторів на площі.

«Довжина ділянки, яку ми капітально оновлюємо, – два з половиною кілометра. Проектом передбачено влаштування 4-х смуг руху. Повна заміна асфальтобетонного покриття. Воно буде тришарове. Прокладають тут і нову мережу дощової каналізації, облаштовують тротуари, оновлять мережу зовнішнього освітлення. Сучасні лампи, які ми встановлюємо, – економічні та більш ефек-

тивні. А це, насамперед, – безпека водіїв та пішоходів. Частина робіт уже виконано», – зазначив мер столиці.

Віталій Кличко нагадав, що за попередніх два роки у Києві відремонтували понад 500 кілометрів доріг та проїздів. І, як мінімум, 300 кілометрів планують оновити цього року.

Наразі в місті завершуються роботи на вулиці Ярославів Вал та на транспортній розв'язці на перетині проспекту Леся Курбаса та вулиць Гната Юри і Володимира Покотила, де одночасно ремонтують 3 шляхопроводи та 4 підземних пішохідних переходи. Триває реконструкція шляхопроводу на перетині вулиці Кирилівської та вулиці Олени Теліги. Там, за словами міського голови, є невелике відхилення від графіку через надзвичайну ситуацію, спричинену стихією. Активно ведуться роботи на вулиці Алматинській та шляхопроводі, вулицях Назарівській, Генерала Родимцева ■



Продовження додатка до рішення №7/4071 від 8 лютого 2018 року.
Початок у номерах газети "Хрещатик" від 18, 20, 24, 25, 27, 31 липня 2018 року.



Фото: Асоціація велосипедистів Києва

вузлів – відносно простий в ремонті. Велосипеду потрібно небагато місця. Велосипед, як доповнення до тролейбусного транспорту, економічно доцільніший набагато більше, ніж приватний автомобіль. Це – високоєфективний спосіб забезпечити собі більший вибір тривалості та налягків поїздки ніж той, який пропонує лише громадський транспорт.

Універсальний та практичний транспортний засіб. Велосипедом може користуватися практично будь-хто: чоловік, жінка, дитина, літня людина. І для цього не обов'язково бути спортсменом. Велосипеди відіграють важливу роль у персональній мобільності. Враховуючи зручність, переваги

для здоров'я і доступність велосипедів, вони також могли б забезпечити набагато більшу частку міських перевезень, допомагаючи зменшити енергоспоживання і викиди CO₂ по всьому світу [39].

У переважному місті велосипед може бути найкращим транспортним засобом. Тому користування велосипедом передбачає заощадження часу і дозволяє подолювати більше на довгі відстані. Велосипедом можна рухатися втричі швидше, ніж пішки, тим самим подолати втричі довшу відстань за той самий час. Це наймовірно збільшує зону доступності. За наявності відповідної комплектації велосипеди можуть перевозити значні вантажі, завдяки чому поїздки до магазину, школи та в інших справах стають більш зручними.

Для киян

Транспортування і доставка. 25% всіх речей у місті можна транспортувати велосипедом. Цифра сягає 50%, коли йдеться про легкі вантажі [26].

Велосипед - найкращий для поїздки на короткі та середні відстані. Велосипед добре придатний для поїздки до 5 км, електровелосипеди – навіть для поїздки до 15 км. Це означає, що велосипедист має в зоні досяжності значну частину міста, близько 150 км² навколо його місця проживання.

Для порівняння, в Києві за дослідженням мобільності, проведеним компанією «А+С Україна», в межах «транспортного моделю-

вання до концепції розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві» [47], 43,5% велосипедних поїздок містян сконцентровані на дуже короткі відстані (до 2 км). У той же час поїздки на середні відстані майже рівномірно розподілені по маршрутах 2-5, 5-8 та 8-15 кілометрів (див. рис. 4). Це дає змогу стверджувати, що велосипед у Києві може використовуватися на поїздки довжиною 0-15 км з тією ж інтенсивністю, що й автомобіль. Тобто велосипедний транспорт може прийняти на себе істотну частину щоденних поїздок у Києві.

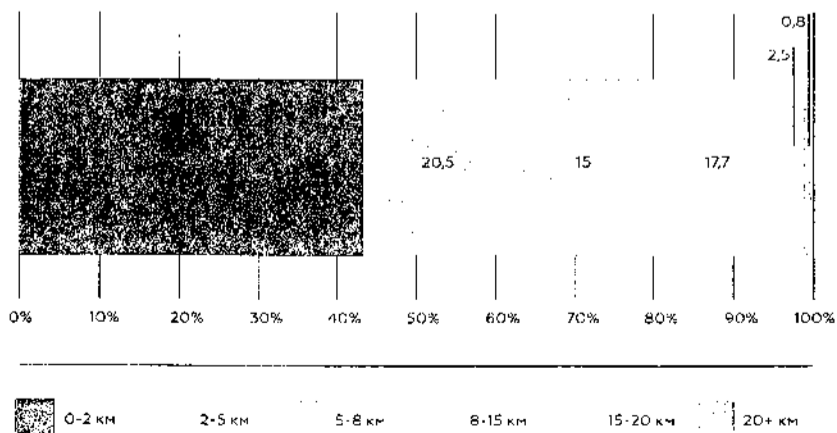


Рис. 4. Розподіл відстаней щоденних пересувань велосипедом

Інші переваги для здоров'я від користування велосипедом:

- » При середній швидкості людина спалює від 500 до 700 калорій на годину,
- Відбувається процес вироблення ендорфінів («гормонів щастя»), що допомагає боротися з депресією та підвищує імунітет,
- » Знижується ризик інфаркту.
- » Збільшується кількість «доброго» холестерину, зменшується кількість «поганого»;
- Зміцнюється спина;
- Така активність регулює роботу кровоносної системи, легень та покращує процес поглинання кисню;
- Зміцнюються кістки та підтримуються м'язи в добрій фізичній формі. І все це дає результати без напруження судобів, оскільки їзда велосипедом створює незначне навантаження на них.

1.2.1.2. Транспортні переваги (розвиток міста)

Для Києва

Велосипед – ключовий елемент міських транспортних систем. Їзда на велосипеді – цілком ефективний та раціональний спосіб пересування містом. Велосипед має свою нішу як ключовий компонент міських транспортних систем.

Демократизація міста. Стихийне розростання міст сприяє росту кількості торговельних центрів, які знищують малий бізнес. Торговельні центри зазвичай сконцентровані в місцях, до яких зручно дістатися тільки автомобілем чи з певними труднощами громадським транспортом. Натомість розвиток велосипедної інфраструктури опосередковано сприяє розвитку бізнесу «людського масштабу» [19].

Економія простору. Проникна здатність смуги автотруху завширшки 3,5 м при середній швидкості руху 40 км/год складає 800 авто/год, при наповненості 12 осіб на 10 авто (за статистикою) цей показник складає 960 людей/год (важче ми перевозимо людей, а не автомобілі). Проникна здатність велошляху завширшки 1-1,5 м складає 4000 велосипедів за швидкості 20 км/год. Велосипед потребує в 15 разів менше простору для паркування, ніж автомобіль, що вивільняє громадський простір для інших потреб.

Доступність та вибір способу пересування. Найважливішою причиною використання велосипеда є те, що він – практичний, а також і найшвидший спосіб дістатися будь-куди.

Найбільш автономний вид транспорту. Велосипедом можна їхати в будь-яку годину доби, до будь-якого місця призначення, з будь-якою метою. В цій ситуації він не поступається в зручності автомобілю і є більш незалежним, ніж громадський транспорт. Велосипедний транспорт дозволяє рухатися «від дверей до дверей». Велосипедисту легко сісти на велосипед та спішуватися, робити зупинки по дорозі, просто змінювати маршрут, розвернутися, знаходити місце для стоянки.

Економія часу в дорозі. Велосипед забезпечує найбільш оптимальну тривалість поїздки в умовах міста, значно оптимальнішу, ніж у автомобілів та громадського транспорту (за винятком того, який рухається виділеними коридорами, як-от метро). Велосипедисти

Фото: Асоціація велосипедистів Києва

можуть бути більш пунктуальними і витратити менше часу.

Середня швидкість велосипеда така ж, як у громадського транспорту на коротких відстанях. Громадський транспорт стає привабливішим на значно більших відстанях. Для поїздки, скажімо, в 5 км, проїхати велосипедом від дверей до дверей, ймовірно, вийде швидше, ніж йти до зупинки громадського транспорту, чекати його, чекати ним і йти від зупинки до місця призначення. Для поїздки на великі відстані зручно дістатися велосипедом до станції та зупинки громадського транспорту. Поїздка велосипедом до головних транспортних вузлів вигідна як велосипедистам, так і громадському транспорту.

1.2.1.3. Економічні переваги



Для Києва

Зниження витрат на будівництво, утримання та ремонт доріг. Велосипедна інфраструктура значно дешевша, ніж автомобільна: так, вартість капітального будівництва 1 км велощляху з нуля в 10-60 разів дешевша за вартість аналогічного будівництва 1 км автодороги. При цьому ресурс експлуатації велощляху в 3-5 разів більший: навантаження коліс велосипеда на покриття в 10-20 разів менше за аналогічне у коліс автомобіля. Якщо ж велосипедний шлях прокладається за рахунок існуючого тротуару або по краю доріжки (розміткою або відокремленням бордюром/стопчиками), то її вартість стає меншою за вартість автодороги в багато разів.

Фінансові переваги для міста. Країни Європейського Союзу проводять дослідження щодо вартості поїздок різними видами транспорту для міста. Так, у Данії кожен кілометр подорожі, яку мешканець здійснює на велосипеді замість автомобіля, економить 0,97 євро непрямих коштів для бюджету. Навіть сьогоднішній рівень їзди велосипедом генерує для ЄС 91 мільярд євро у вигляді економічних вигод щорічно [32].

Кожен кілометр подорожі на велосипеді в країнах ЄС – це 4 євро прибутку для міста, кілометр – в автомобілі – мінус 50 євроцентів. Широке дослідження стратегії Великобританії, в якій йшлося про вплив популяризації велосипедного та пішохідного руху на здоров'я та економіку, дало такі висновки: з огляду на зменшення заторів, зкидів, дорожно-транспортних пригод та витрат на

охорону здоров'я, за кожне пенні, інвестоване в просування велосипеда, місто отримує прибуток на суму від 2,2 до 3,6 пенні [9].

Послуга велопрокату. Хороша мережа міського велопрокату вигідна для міського бюджету: вона сама себе окупує навіть за мінімальних тарифів, тоді як метро та автобуси окупуються лише наполовину

Для Києя

Зниження витрат на паливе та утримання автомобілів для самих користувачів. Аналіз екологічної та економічної ефективності впровадження велоінфраструктури, який було проведено у межах «Транспортного моделювання до концепції розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві» [47], показує, що за критерієм енергетичних втрат завдяки розвитку велосипедної інфраструктури в Києві та скороченню частки використання індивідуального транспорту можна отримати економію у майже 278 410 літрів палива на добу. У разі відключення електроенергії чи паливної кризи велосипед може стати чи не єдиним засобом високої мобільності населення, бо «не залежить від енергоресурсів».

Економія коштів для велосипедистів. Їзда велосипедом економить кошти, які були б витрачені на автомобіль чи на громадський транспорт. Велосипедисти можуть витратити більше коштів на інші активності, розширюючи свої можливості [33,31].

Обґрунтування розробки Концепції | 45

маршрутів додаються окремі атрибути для ділянок вулично-дорожньої мережі. Частина поїздок, що має здійснюватися велосипедним транспортом в 2025 році, згідно з Стратегією розвитку міста Києва до 2025 року, для всіх сценаріїв складається на рівні 5%.

В результаті проведених розрахунків отримано картограми інтенсивності велосипедного транспорту існуючого та проєкційного варіантів. Крім цього, обрховано пропорційний розподіл режимів руху та отримані показники якості функціонування вулично-дорожньої мережі міста. В межах аналізу можливих варіантів розвитку велосипедного транспорту та інфраструктури м. Києва розглядалися три сценарії:

В основі сценарію №1 лежить базова схема веломережі, яку було розроблено ГО «Асоціація велосипедистів Києва» в співпраці з Німецьким товариством міжнародного співробітництва GIZ, з черговістю будівництва. Для прорахунку сценарію №2 було взято зміни, запропоновані велосипедистами Києва до схеми сценарію №1 після проведення ряду публічних обговорень. Найбільш комплексний підхід до розвитку велосипедної мережі міста застосовано при розробленні сценарію №3, який передбачає розподіл велосипедних маршрутів по категоріях та охоплює майже всю вулично-дорожню мережу міста Київ.

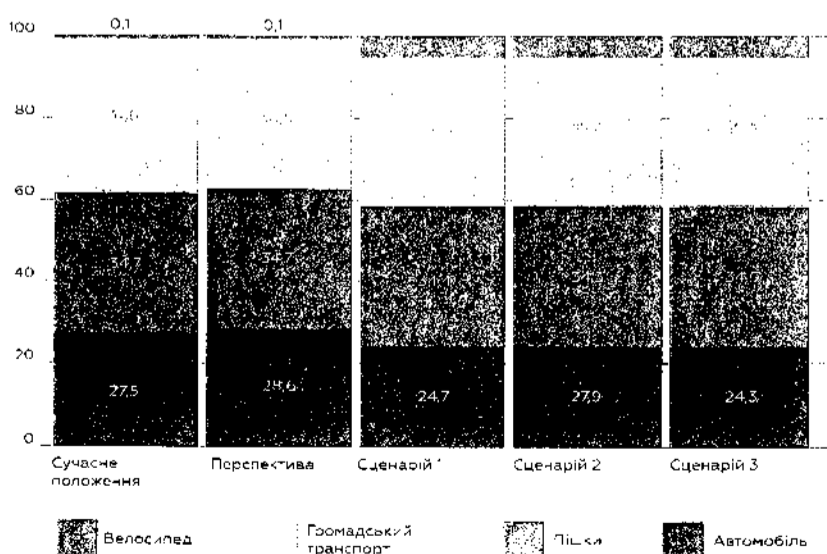


Рис. 5. Розподіл поїздок за видами транспорту

Обґрунтування розробки Концепції | 47



Фото: Асоціація велосипедистів Києва

1.2.2. Основа розробки Концепції

1.2.2.1. Транспортна модель

Задля прогнозування ефекту до базової транспортної моделі Києва було інтегровано велосипедну інфраструктуру. Базовим поняттям і метою побудови транспортної моделі є визначення інтенсивності руху (пасажиропотоків) транспортної мережі. Транспортні моделі дозволяють будувати якісні обґрунтовані прогнози розвитку транспортних ситуацій з урахуванням різних факторів, що впливають на соціально-економічний розвиток регіону або зміни в його транспортній інфраструктурі.

Вихідними даними для моделювання є соціально-економічна статистика населення міста до 2025 року. Ці дані вносяться в атрибуту транспортних районів статичної моделі міста. Схеми трасування велосипедних

Інші економічні вигоди:

- Зниження витрат на охорону здоров'я у зв'язку з посиленою фізичною активністю мешканців;
- Зниження витрат, пов'язаних із забезпеченням безпеки на дорогах;
- Зниження зовнішніх витрат, пов'язаних з транспортними заторами;
- Зниження витрат, пов'язаних із забрудненням повітря та води;
- Позитивний економічний вплив на велосипедний туризм;
- Позитивний економічний вплив на виробництво та продаж велосипедів;
- Ріст цінності нерухомості вздовж озелениених доріг та стежок.

46 | ПРОЗДІЛ

Детальніше із дослідженням в межах транспортної моделі можна ознайомитися в фінальному звіті товариства з обмеженою відповідальністю «А+С Україна» «Послуги з транспортного моделювання до концепції розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві» та і-шт консультаційні послуги.

Наведено лише деякі висновки:

- За критерієм соціально-економічної доцільності розвитку велоінфраструктури міста, прогнозується економія річних транспортних витрат від 8,4 до 15,5 млрд грн на рік (залежно від методології розрахунку).
- Термін окупності капіталовкладень – до 1 року. Якщо зауважити той факт, що у транспортному плануванні об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури ефективним вважається термін окупності від 5 до 15 років, це відмінні показники.
- За критерієм енергетичних втрат завдяки розвитку велоінфраструктури та скороченню частки використання індивідуального транспорту можна отримати економію у майже 278410 літрів палива на добу.
- За екологічними критеріями ефект від реалізації велоінфраструктури можна оцінити на потрапленням майже 362 т шкідливих речовин на добу у повітря міста.

48 | ПРОЗДІЛ

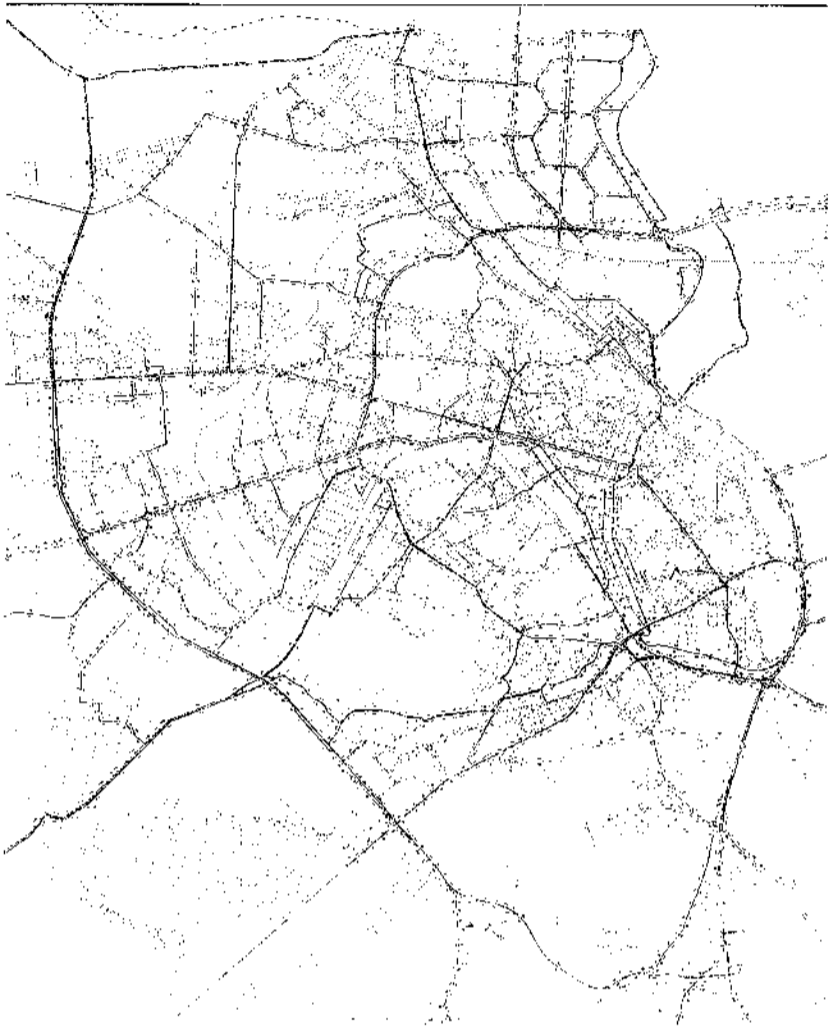


Рис. 6. Картограма інтенсивності велосипедного транспорту (прогноз, без розвитку інфраструктури)

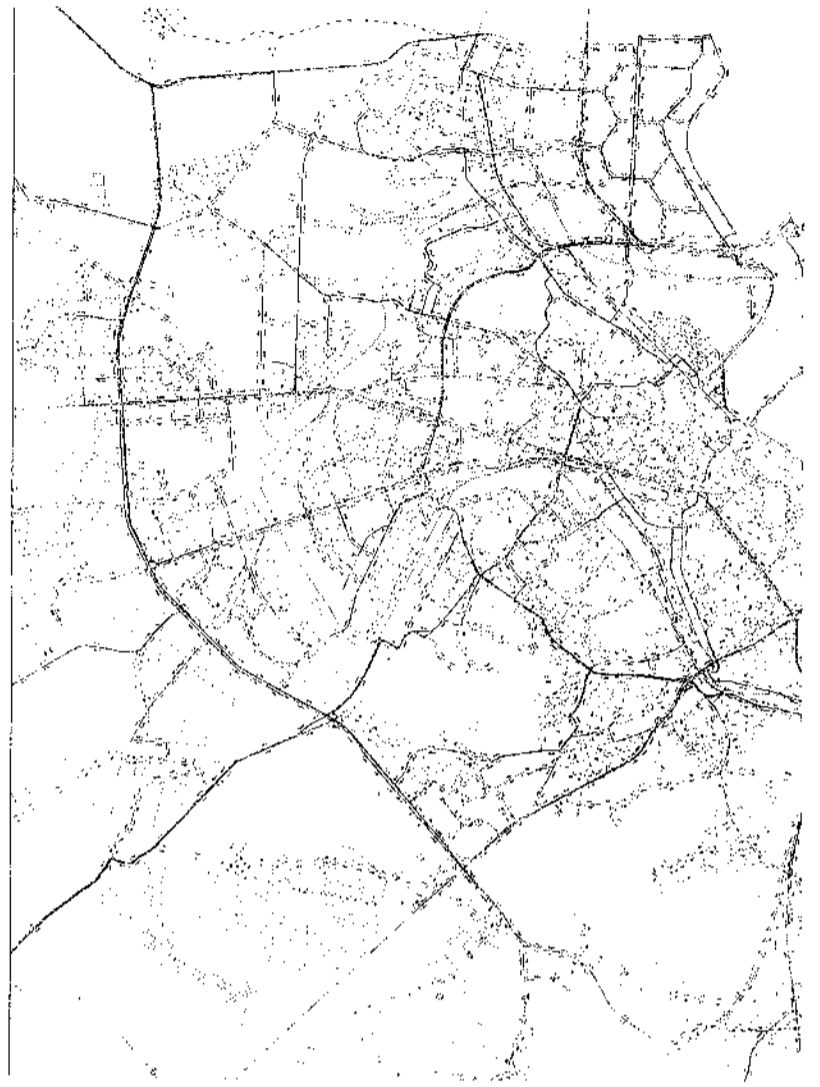


Рис. 7. Картограма інтенсивності велосипедного транспорту (сценарій № 1)



Рис. 8. Картограма інтенсивності велосипедного транспорту (сценарій № 2)

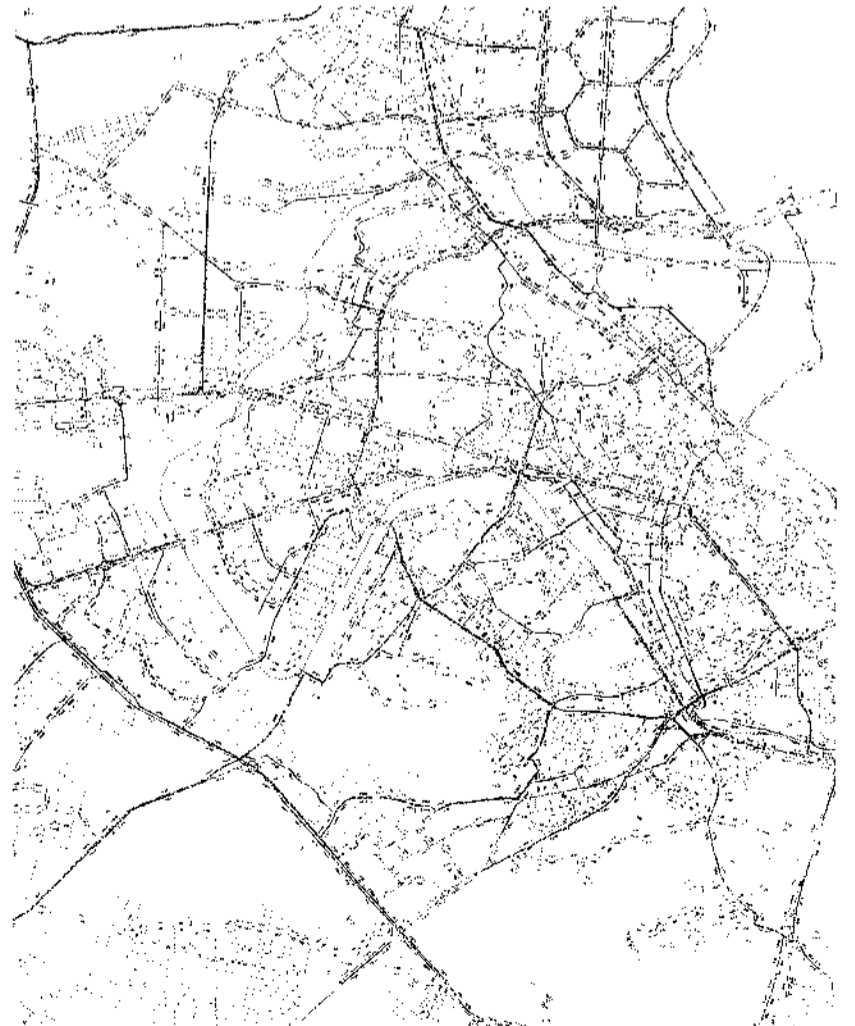


Рис. 9. Картограма інтенсивності велосипедного транспорту (сценарій № 3)

1.2.2.2. Екологічний паспорт Києва [8]

За даними Управління екології та природних ресурсів Департаменту міської са-моуправи та збереження природного середовища динаміка забруднення від автомобільного транспорту наступна:

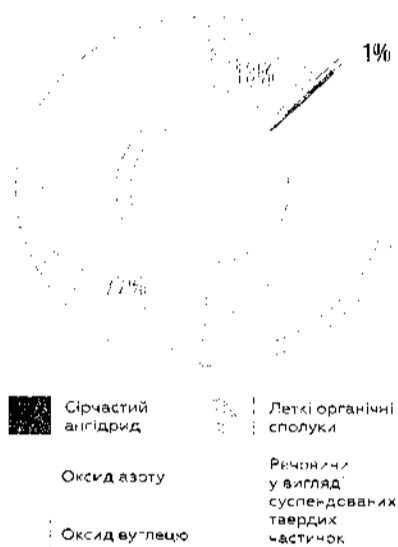


Рис. 10. Забруднення повітря автомобільним транспортом за видами речовин

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

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

Для боротьби із забрудненням повітря Держпродспоживслужба рекомендує КМДА обмежити рух транспорту в центральній частині міста і закрити заїзди. Державна автомобільна інспекція ще в 2013 році пропонувала КМДА ввести платний в'їзд в центральну частину міста.



Обґрунтування розробки Концепції | 53

1.2.3. Іноземний досвід та практики, що використані при розробці Концепції

1.2.3.1. «Розробка транспортної політики з врахуванням велосипедного руху: посібник»

Посібник «Розробка транспортної політики з врахуванням велосипедного руху: посібник» [19] пропонує детальну інформацію про те, як розвивати сприятливі для велосипедного транспорту стратегії та інфраструктуру. В основі цієї роботи лежить ідея створення цілісного плану, а тому вона пропонує відвертий погляд на важливий зв'язок між містоплануванням, політикою транспортного руху та транспортом. Автори пропонують перелік певних заходів та методів, а також відповідну інформацію.

Цей посібник зосереджується більше на розвитку стратегій, ніж на питаннях детального проектування.

У перших двох частинах описано історію та виклики, які постали перед міським транспортом з сучасних міст (особливо в країнах, що розвиваються). В частині 3 зосереджено увагу на взаємовідносинах між зем-

лекористуванням та транспортом. У частині 4 розглянуто, як оозначати процес формування політики та залучати ключові зацікавлені сторони до транспортної політики та проєктів. В частинах 5-10 надано детальну інформацію про вимоги та питання, що типові для проєктів з врахуванням велосипедів.

Частини 11-12 це загальний огляд різних точок зору на інтеграцію велосипеда та громадського транспорту. В частині 12 проаналізовано різні питання, які пов'язані із законодавчими актами щодо велосипедів та їх використання, а частини 13 та 14 — це практичні поради щодо того, як залучати населення до соціального маркетингу, активної участі та освітніх заходів. І нарешті, в частині 15 описано різні методи збору інформації про проєкти, які орієнтовані на велосипеди.

1.2.3.2. «ERA. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту»

Документ узагальнює основний досвід та напрацювання у сфері планування та будівництва велосипедної інфраструктури у Німеччині. Ці рекомендації мають на меті допомогти інженерам та архітекторам, які працюють в цій галузі та прагнуть подальшого розвитку велосипедного транспорту в Україні.

«Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту» (ERA) є основою

54 | 1 РОЗДІЛ

для планування, проєктування, експлуатації об'єктів велосипедної інфраструктури у Німеччині. Ці рекомендації призначені для застосування при будівництві нових вулиць і доріг, а також при суттєвих змінах елементів вулично-дорожньої мережі. Рекомендовано застосовувати ці рекомендації також для уже наявних вулиць і доріг.

Рекомендації ERA спираються на німецькі правові дані щодо дорожнього руху. Для цієї Концепції використано матеріали, що не суперечать діючим Правилам дорожнього руху в Україні. Деякі матеріали Рекомендації ERA взято за основу, для подальшого вдосконалення українських Правил дорожнього руху та державних будівельних норм в частинах, що стосуються розвитку велосипедного транспорту в Україні.

1.2.3.3. «PRESTO. Підручник з велосипедної політики»

Проєкт PRESTO: проєктування велосипеда як повноцінного транспортного засобу. П'ять міст і ряд експертів об'єдналися для розробки найкращих стратегій того, як можна реалізувати потенціал велосипедного руху в різних містах. Обрані міста відрізнялися розміром, географічним розташуванням, культурою та велосипедними традиціями. У всіх містах було заплановано ряд заходів у трьох основних напрямках: розвиток велосипедної інфраструктури, реклама і промоція їзди на велосипеді, вклучення електровелосипедів. Також були намічені чотирьох напрямків і контроль з боку експертів. На базі на-

вчальних курсів в подальшому було створено курси дистанційного навчання розробки та реалізації стратегій розвитку велосипедного руху, доступні для всіх зацікавлених учасників.

У переліку інструкцій та рекомендацій щодо PRESTO введено воедино в зручній формі накопичені в Європі знання і досвід розвитку міського велосипедного руху. Ці документи створювали в розрахунок не тільки на міста, що беруть участь в проєкті PRESTO, але призначені для використання в якості загальноєвропейських рекомендацій. Переклад українською [14]

Узагальнена концепція підходу PRESTO викладена в чотирьох окремих посібниках, які пропонують ясний і систематичний підхід, що дозволяє зацікавленим сторонам і відповідальним особам розробити конкретну стратегію розвитку велосипедного руху.

Обґрунтування розробки Концепції | 55

1.2.4. Аналіз статистики дорожньо-транспортних пригод за участі велосипедистів

що чим більше велосипедистів на дорогах, тим менше ДТП за їх участі. А саме водії більше звикають бачити велосипед у дорожньому русі і, відповідно, більше на нього зважають і їзда на велосипеді не є настільки ризикованою, як здається: на кожні 32 мільйони кілометрів припадає один смертельний випадок [38].

З 2014 року кількість ДТП за участі велосипедистів в Києві збільшилася в середньому на 57% порівняно із попередніми роками. Це можна пов'язувати зі щорічним приростом кількості велосипедистів в середньому на 10% щороку (за даними підрахунку велосипедистів, який проводить ГО «Асоціація велосипедистів Києва»). Водночас, з 2015 року спостерігається зниження тенденції аварійності за участі велосипедистів.

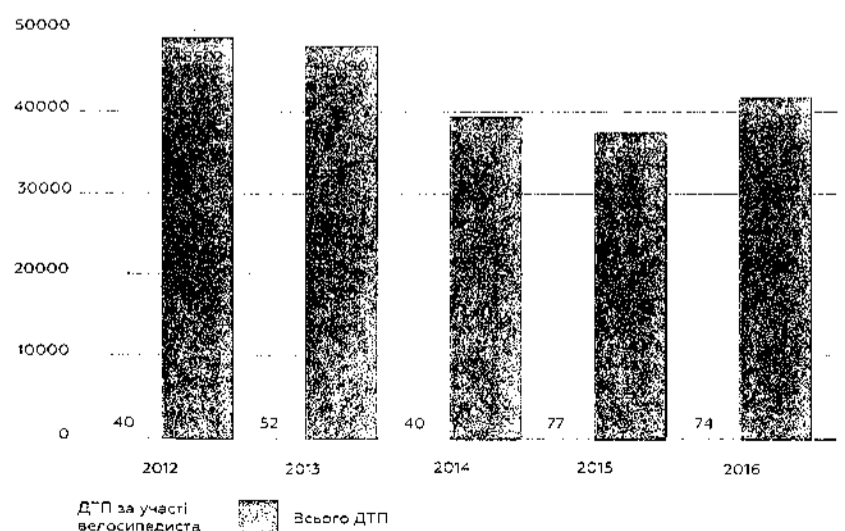


Рис. 11. Порівняльна динаміка ДТП за участі велосипедистів у 2012-2016 ро.

56 | 1 РОЗДІЛ

Продовження додатка в наступних номерах газети "Хрещатик"

Щомісяця до ЦНАПів звертається понад 80 тисяч мешканців столиці



ІЗ ПОЧАТКУ 2018 року завдяки розвинутій та розгалуженій системі до Центрів надання адміністративних послуг міста Києва щомісяця надходить понад 80 тисяч звернень мешканців столиці. Порівняно з аналогічним періодом минулого року, їх кількість зростає на 10%, адже Центр постійно запроваджує нові послуги та робить їх отримання максимально комфортним. Крім того, через офіційний веб-портал адмінпослуг міста за 2017-2018 роки здійснено більше

30 тисяч попередніх записів на прийом до Центрів надання адміністративних послуг на певну дату та час.

Так, торік було зареєстровано 6514 «особистих кабінетів» заявників; надано 3310 online-послуг (1244 послуги в електронному вигляді та 2066 швидких послуг); надано 1253 електронні консультації; надіслано 505 740 sms-повідомлень заявникам щодо отримання оригіналу документа.

За перше півріччя 2018 року вже

зареєстровано 4218 «особистих кабінетів» заявників; надано 1104 послуг online (75 послуг в електронному вигляді та 1029 швидких послуг); надано 800 електронних консультацій та надіслано 338 704 sms-повідомлення заявникам щодо отримання оригіналу документа.

Серед найбільш популярних послуг, що надаються у ЦНАПах Києва, є оформлення та видача паспорта громадянина України для виїзду за кордон та паспорта громадянина України у формі ID-картки, для чого вже облаштовано 43 робочі станції.

Задля забезпечення належної організації оформлення і видачі документів, що дають право громадянину України на виїзд за кордон та містять безконтактний електронний носій, КМДА збільшено години прийому в ЦНАПах (понеділок – четвер із 09.00 до 20.00, п'ятниця – із 09.00 до 16.45, субота – із 09.00 до 16.00) та вживаються усі можливі заходи з метою уникнення черг і підвищення якості надання зазначених адмінпослуг.

У 2018 році у столиці функціонує 13 ЦНАПів: Департамент (Центр) надання адмінпослуг КМДА, 10 Центрів надання адміністративних послуг РДА та 2 їхні територіальні підрозділи ■

Святошинці обговорять проекти Громадського бюджету на 2019 рік

З СЕРПНЯ о 14.00 в приміщенні Святошинської РДА (проспект Перемоги, 97, 2-й поверх, сесійна зала) відповідно до пункту 8 статті 8 Положення про громадський бюджет міста Києва відбудеться публічне обговорення проектів Громадського бюджету на 2019 рік ■

В організацію авторуху на виїзді з бульв. Гавела на просп. Комарова у напрямку Кільцевої дороги внесуть корективи

ІЗ 06.00 1 серпня до 00.00 15 серпня у зв'язку із виконанням ремонтних робіт на транспортній розв'язці на перетині просп. Космонавта Комарова та бульв. Вацлава Гавела буде закрито рух транспорту на виїзді з бульв. Вацлава Гавела на просп. Космонавта Комарова у напрямку Кільцевої дороги. Про це повідомили у КК «Київавтодор».

Об'їзд ділянки ремонту здійснюватиметься шляхом розвороту на перехресті бульв. Вацлава Гавела та вул. Академіка Стражеска та виїздом на вул. Героїв Севастополя через вул. Каблукова.

КК «Київавтодор» просить водіїв із розумінням поставитися до тимчасових незручностей, пов'язаних із виконанням ремонтних робіт ■



На цьому тижні кияни можуть обстежитися у рамках проекту «Лікар у вашому домі»

ДО 3 СЕРПНЯ (з 11.00 до 14.00) у столиці продовжуватиметься пілотний проект «Лікар у вашому домі» для профілактики та раннього виявлення захворювань киян. Загалом від початку роботи проекту у всіх районах міста обстеження пройшов 17 251 громадянин. Про це повідомив перший заступник голови КМДА Микола Поворозник. Він



нагадав, що у рамках проекту мешканці міста можуть безкоштовно пройти медичні обстеження. Зокрема отримати первинні консультації щодо стану здоров'я, пройти експрес-тестування на неінфекційні захворювання, перевірити рівень цукру та холестерину у крові, виміряти артеріальний тиск, визначити індекс маси тіла тощо.

«Серед обстежених за минулий тиждень 1456 осіб страждають на підвищений тиск, 413 осіб мають підвищений рівень холестерину, а у 181 особи виявлено підвищені показники рівня цукру крові. Окрім того, низка обстежених мають надмірну вагу, зловживають палінням цигарок та алкоголем», – зазначив Микола Поворозник.

ГРАФІК БЕЗКОШТОВНИХ ПРОФІЛАКТИЧНИХ ОБСТЕЖЕНЬ:

Голосівський район: 01.08 вул. Набережно-Корчуватська, 68 (біля парку); 02.08 вул. Велика Васильківська, 103 (біля Палацу «Україна»); 03.08 вул. Набережно-Корчуватська, 68 (біля парку).

Печерський район: 01.08 ст. м. «Кловська»; вул. Тверський тупик, 6/8; 02.08 вул. І. Кудрі, 32; вул. Цитадельна, 4/7; 03.08 ст. м. «Арсенальна»; вул. Багнаторна, 1/2.

Святошинський район: 01.08 вул. Гната Юри, 14-б; вул. Чорнобильська, 16/80; 02.08 вул. Гната Юри, 14-б; 03.08 вул. Гната Юри, 14-б; 11.00-14.00 вул. Чорнобильська, 16/80.

Дніпровський район: 01.08 вул. Кибальчича, 13-б (ЖРЕО № 409); між вул. Тичини, 20 і вул. Тичини, 18-б (озеро Тельбін); вул. Миропільська, 1 (аптека № 77); вул. Празька, 24 (аптека «САНОС»); вул. Окіпної, 9; 02.08 вул. Курнатовського, 7-а (Управління праці та соцзахисту населення Дніпровської РДА); між вул. Тичини, 20 і вул. Тичини, 18-б (озеро Тельбін); вул. Миропільська, 13-а (ЖРЕО № 404); вул. Хорольська, 8/4, вул. Хорольська, 10; вул. Двінська, 4, вул. Лобачевського, 23 (прибудинкова територія між будинками (спільний великий двір); вул. Челябінська, 9-г (ЖРЕО № 405); 03.08 бульв. Перова, 36 (парк «Аврора», за ТРЦ «Квадрат»); між вул. Тичини, 20 і вул. Тичини, 18-б (озеро Тельбін); вул. Жмаченка (парк «Перемога»); Перехрестя вулиць Сосницької та Двінської (зона відпочинку мешканців); вул. Ентузіастів, 43/1 (ЖЕК № 420).

Подільський район: 01.08 просп. Свободи, 22 (сквер біля мережі фаст-фудів); біля перехрестя вулиць Волоської та Щекавицької; 02.08 просп. Правди, 58 (ТЦ «Орнамент» (біля центрального входу); біля перехрестя вулиць Волоської та Введенської; 03.08 вул. Полкова, 72 (відділення «Укрпошта»); вул. Волоська, 43 (біля будинку).

Оболонський район: 01.08 просп. Героїв Сталінграда, 57 (майданчик біля Центру комунального сервісу); 02.08 майданчик вул. Полярна, 3 (з тилу будинку, поруч із дитячим майданчиком); 03.08 вул. Героїв Дніпра, 31 (поруч із казначейством, майданчик біля ринку «Люкс»).

Дарницький район: 01.08 парк «Партизанська слава»; вул. Вербицького (парк ім. Воїнів-інтернаціоналістів); 02.08 вул. Срібнокільська, 19-б (аптека «ФармСоюз»); 03.08 на розі вул. Ялтинської та вул. Соромовської.

Солом'янський район: 01.08 просп. Повітрофлотський, 41 (Солом'янська РДА); 02.08 просп. Повітрофлотський, 41 (Управління праці та соцзахисту населення Солом'янської РДА); 03.08 вул. Донця, 13 (парк «Відрадний»).

Шевченківський район: 01.08 вул. Татарська 35/5 (сквер); 02.08 вул. Котовського, 33 (біля «Червоного Хреста»); 03.08 вул. Лагерна, 40 (біля житлового будинку).

Деснянський район: 01.08 вул. Матеюка, 7; парк «Деснянський»; 02.08 вул. Милославська, 6; 03.08 вул. Каштанова, 7 (Державний Центр зайнятості Деснянського району) ■

Підготував Віталій ЗНАМЕНСЬКИЙ | «Хрещатик»