



Хрещатик

офіційне видання газети київської міської ради

НОВИНИ

Завод «Енергія» працює стабільно і готується до планового щорічного ремонту

З 1 серпня єдиний діючий в Україні сміттєспалювальний завод «Енергія» перейшов разом зі столичними ТЕЦ-5 та ТЕЦ-6 в управління КП «Київтеплоенерго». Нині підприємство продовжує роботу та готується до щорічного ремонту, який триватиме з 15 серпня до 15 вересня включно.

«Сьогодні продовжуємо спалювати сміття, яке у нас лишилося в бункері та виробляти для міста теплову енергію. Для того, щоб розпочати ремонт, і котли, і бункер мають бути порожніми. Спеціально зупиняємо роботу обладнання, щоб його можна було повністю оглянути. Нашому заводу 30 років – це солідний вік для такого підприємства. Обладнання досить зношене, тому його потрібно регулярно перевіряти, ремонтувати та оновлювати. Попереду опалювальний сезон і ми маємо бути впевнені, що у нас усе устаткування готове до зими», – зазначив директор заводу «Енергія» КП «Київтеплоенерго» Сергій Крикун.

Він додав, що цього року під час ремонту планують замінити металевий захист бункера ТПВ, парові засувки на загальному паропроводі та живильні лінії котлів (трубопроводи живлення котлів водою), перекласти близько 20 метрів теплотраси, що йде від заводу у місто.

Одразу після завершення ремонту завод знову відновить приймання сміття та продовжить свою роботу.

«Київавтодор» нагадує про обмеження руху для великогазових авто при температурі повітря більше +28°C

КК «Київавтодор» нагадує, що відповідно до розпорядження виконавчого органу КМР (КМДА) від 07.07.2012 № 1173 «Про обмеження руху великогазового автотранспорту на вулицях і дорогах м. Києва у зв'язку з підвищенням температури повітря» у період, коли вона сягає більш ніж +28°C, вводиться обмеження руху вулично-дорожньою мережею столиці для великогазових транспортних засобів загальною вагою понад 24 т і навантаженням на вісь понад 7 т із 10.00 до 22.00. У комунальній корпорації просять усіх перевізників узяти інформацію до відома.

Юних киян запрошує «Книжкобус»

Спільний благодійний проект КП «Київпастранс», фундації Дарини Жолдак та благодійного фонду Коло – «Книжкобус» – знов відчиняє свої двері для юних гостей столиці. Цього разу на малечу очікують інтерактивні розваги, навчальні ігри та краща дитяча література. Упродовж трьох днів «Книжкобус» подорожуватиме міськими парками: 8 та 9 серпня – парк ім. Тараса Шевченка, 10 серпня – парк «Наталка».

Нагадуємо, що «Книжкобус» працює з 15.00 до 19.00, вхід вільний.

Зимові турботи серпня

У місті стартувала кампанія з перевірки готовності житлового сектору до роботи взимку



Фото Бориса КОРТУСЕНКА

Столична влада розпочала масштабні перевірки готовності житлових будинків та комунікацій до наступного опалювального сезону. Буде проінспектовано кожен район міста, а особливу увагу приділять готовності систем опалення. Про це, під час ревізії в Печерському районі на вулиці Бойчука, заявив заступник голови КМДА Петро Пантелеєв.

Валентин ОЛЬШАНСЬКИЙ | «Хрещатик»

У ПОНЕДІЛОК в місті відбулася виїзна нарада щодо підготовки столиці до осінньо-зимового періоду 2018-2019 років. Таким чином міська влада розпочала перевірку готовності житлового сектору до нового опалювального періоду. Стартувала кампанія на Печерську, з вулиці Бойчука, 37.

«Адреси для перевірок ми визначаємо уже у процесі об'їзду, щоб побачити реальну, а не підготовлену картинку, враховуємо скарги киян на гарячих лініях. Дуже важливо зараз усунути всі технічні недоліки, відпрацювати організаційні питання на проблемних об'єктах. Наприклад, маємо низку безгосподарних ко-



У понеділок відбулася виїзна нарада щодо підготовки столиці до осінньо-зимового періоду 2018-2019 років. Таким чином міська влада розпочала інспекцію готовності житлового сектору до нового опалювального періоду. Стартувала кампанія на Печерську, з вулиці Бойчука, 37

тель чи тепловпунктів. Крім того, важливо відпрацювати механізм взаємодії керуючих компаній та нового виконавця послуг опалення та гарячого водопостачання – комунальне підприємство «Київтеплоенерго», – зазначив заступник голови КМДА Петро Пантелеєв.

Він перевіряв готовність приміщень теплопунктів, технічний стан будинкових мереж.

«На вулиці Бойчука, 37, було пошкоджено фасад теплопункту через демонтаж самовіль-

ної конструкції. Зараз плануємо до початку опалювального сезону провести там ремонтні роботи», – повідомив заступник голови КМДА.

Він підкреслив, що подібні виїзди відбуватимуться системно упродовж наступного місяця.

«У разі, якщо буде виявлено неправдиву інформацію або невиконання базових завдань з підготовки до зими, вдаватимосся до депреміювання, оголошення доган та навіть звільнень», – заявив Петро Пантелеєв ■



4 18 200 601 500 328 1

Нормативно-правові та інші акти органів місцевого самоврядування

випуск № 83 (1895), середа, 8 серпня 2018 р.

КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

РІШЕННЯ

Про прийняття за основу проекту рішення Київської міської ради «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 15 листопада 2016 року № 411/1415 «Про затвердження Порядку залучення, розрахунку розміру і використання коштів пайової участі замовників у розвитку інфраструктури міста Києва»

Рішення Київської міської ради № 967/5031 від 21 червня 2018 року

Відповідно до статті 25 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», частини шістнадцятої статті 35 Регламенту Київської міської ради, затвердженого рішенням Київської міської ради від 07.07.2016 № 579/579, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Прийняти за основу проект рішення Київської міської ради «Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 15 листопада 2016 року № 411/1415 «Про затвердження Порядку залучення, розрахунку розміру і використання коштів пайової участі замовників у розвитку інфраструктури міста Києва».

2. Постійній комісії Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку доопрацювати зазначений проект рішення та внести його на розгляд пленарного засідання сесії Київської міської ради.

Київський міський голова В. Кличко

Про започаткування у місті Києві щорічного проведення громадського заходу культурно-просвітницького та спортивного характеру – День «Динамо»

Рішення Київської міської ради № 987/5051 від 26 червня 2018 року

Відповідно до статті 39 Конституції України, пункту 15 статті 22 Закону України «Про столицю України – місто-герой Київ», рішення Київської міської ради від 24 червня 1999 року № 317/418 «Про визначення порядку організації та проведення у Києві недержавних масових громадських заходів політичного, культурно-просвітницького, спортивного, видовищного та іншого характеру» Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Започаткувати у місті Києві щорічне проведення громадського заходу культурно-просвітницького та спортивного характеру – День «Динамо».

1.1. Визначити дату проведення громадського заходу культурно-просвітницького та спортивного характеру – День «Динамо» щорічно у другу суботу вересня.

2. Виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) вжити організаційно-правових за-

ходів щодо забезпечення виконання пункту 1 цього рішення.

3.Офіційно оприлюднити це рішення в газеті Київської міської ради «Хрещатик» та на офіційному веб-сайті Київської міської ради (www.kmr.gov.ua).

4. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань місцевого самоврядування, регіональних та міжнародних зв'язків.

Київський міський голова В. Кличко

Про надання дозволу на створення органу самоорганізації населення «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва

Рішення Київської міської ради № 975/5039 від 21 червня 2018 року

Відповідно до статті 140 Конституції України, статті 14 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статей 3, 8, 9, 14 Закону України «Про органи самоорганізації населення», рішення Київської міської ради від 26.09.2002 № 10/170 «Про органи самоорганізації населення в м. Києві», враховуючи заяви ініціативної групи про надання дозволу на створення органу самоорганізації населення, зареєстровані у Київській міській раді 26.03.2018 за № 08/КО-1481 та 30.03.2018 за № 08/КО-1575, протокол та список учасників конференції жителів за місцем проживання по ініціюванню створення органу самоорганізації населення від 20.03.2017, Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Дозволити створити орган самоорганізації населення та визначити його назву – «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва.

2. Основними напрямками діяльності органу самоорганізації населення «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва є:

2.1. Створення умов для участі жителів у вирішенні питань місцевого значення в межах Конституції і законів України.

2.2. Задоволення соціальних, культурних, побутових та інших потреб жителів шляхом сприяння у наданні їм відповідних послуг.

2.3. Участь у реалізації соціально-економічного та культурного розвитку території діяльності органу самоорганізації населення, інших місцевих програм.

3. Надати органу самоорганізації населення «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва у межах території його діяльності такі власні повноваження:

3.1. Представляти разом з депутатами Київської міської ради інтереси жителів мікрорайону у Київській міській раді, місцевих органах виконавчої влади.

3.2. Сприяти додержанню Конституції та законів України, реалізації актів Президента України та органів виконавчої влади, рішень Київської міської ради, розпоряджень її виконавчого органу та Київського міського голови.

3.3. Вносити у встановленому порядку пропозиції до проектів програми соціально-еко-

номічного і культурного розвитку, бюджету міста Києва.

3.4. Організовувати на добровільних засадах участь населення у заходах щодо охорони навколишнього природного середовища, проведення робіт з благоустрою, озеленення та утримання в належному стані прибудинкових територій, обладнанні дитячих і спортивних майданчиків, кімнат дитячої творчості, клубів за інтересами тощо.

3.5. Організовувати на добровільних засадах участь населення у заходах щодо ремонту приміщень загального користування із дотриманням встановленого законодавством порядку проведення таких робіт.

3.6. Здійснювати контроль за якістю надання громадянам, які мешкають у житлових будинках на території діяльності органу самоорганізації населення, житлово-комунальних послуг та за якістю проведених у житлових будинках ремонтних робіт.

3.7. Надавати допомогу навчальним закладам, закладам та організаціям культури, фізичної культури і спорту у проведенні культурно-освітньої, спортивно-оздоровчої та виховної роботи серед населення, розвитку художньої творчості, фізичної культури і спорту.

3.8. Сприяти збереженню культурної спадщини, традицій народної культури, охороні пам'яток історії та культури, впровадженню в побут нових обрядів.

3.9. Організовувати допомогу громадянам похилого віку, інвалідам, сім'ям загиблих воїнів та військовослужбовців, малозабезпеченим та

багатодітним сім'ям, а також самотнім громадянам, дітям-сиротам та дітям, позбавленим батьківського піклування, вносити пропозиції з цих питань до Київської міської ради.

3.10. Надавати необхідну допомогу органам пожежного нагляду в здійсненні ними проти-пожежних заходів, організовувати вивчення населенням правил пожежної безпеки, брати участь у здійсненні громадського контролю за додержанням вимог пожежної безпеки.

3.11. Сприяти відповідно до законодавства правоохоронним органам у забезпеченні охорони громадського порядку.

3.12. Розглядати звернення громадян, вести прийом громадян.

3.13. Вести облік громадян за віком, місцем роботи чи навчання, які мешкають у межах території діяльності органу самоорганізації населення.

3.14. Сприяти депутатам Київської міської ради в організації зустрічей з виборцями, прийому громадян і проведенні іншої роботи з жителями.

3.15. Інформувати громадян про діяльність органу самоорганізації населення, організовувати обговорення проектів його рішень з найважливіших питань.

4. Орган самоорганізації населення «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва набуває власних повноважень після його легалізації у виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) у порядку, встановленому статтею 13 Закону України «Про органи самоорганізації населення».

5. Визначити, що орган самоорганізації населення «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва діє у межах території таких багатоповерхових будинків:

5.1. Проспект Валерія Лобановського, будинок № 27.

5.2. Вулиця Братів Зерових, будинки №№ 1/3, 14/18, 14-а, 14-б, 14-в, 16, 19, 21, 23, 25.

Про відмову товариству з обмеженою відповідальністю «Рембудмонтажсервіс» у поновленні договору оренди земельної ділянки від 04 вересня 2008 року № 91-6-00795

Рішення Київської міської ради № 996/5060 від 26 червня 2018 року

Відповідно до статті 19 Конституції України, статей 9, 93 Земельного кодексу України, пункту 34 статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статей 31, 33 Закону України «Про оренду землі», зважаючи на ініціативу громадськості, а також з метою врегулювання земельних відносин та раціонального використання земельних ресурсів Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Відмовити товариству з обмеженою відповідальністю «Рембудмонтажсервіс» у поновленні договору оренди земельної ділянки площею 5345 (п'ять тисяч триста сорок п'ять) кв. м (кадастровий номер 5345 (п'ять тисяч триста сорок п'ять) кв. м (кадастровий номер 8000000000:88:173:0036) на вул. Бульварно-Кудрявській (Воровського), 29 у Шевченківському районі м. Києва, укладеного 04 вересня 2008 року за № 91-6-00795 для будівництва, експлуатації та обслуговування житлового будинку з підземним паркінгом та вбудовано-прибудованими приміщеннями.

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

2.1. Проінформувати товариство з обмеженою відповідальністю «Рембудмонтажсервіс» про прийняття цього рішення з дня його офіційного оприлюднення, але не пізніше 04 червня 2018 року.

2.2. Вчинити організаційно-правові дії

Про дозвіл Подільській районній в місті Києві державній адміністрації на списання суми незавершених капітальних інвестицій по об'єкту «Впорядкування автомобільного руху на Андріївському узвозі у Подільському районі»

Рішення Київської міської ради № 1006/5070 від 26 червня 2018 року

Відповідно до статті 136 Господарського кодексу України, частини п'ятої статті 60 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» та враховуючи клопотання Подільської районної в місті Києві державної адміністрації (лист від 18 жовтня 2016 року № 106-6565), Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Дозволити Подільській районній в місті Києві державній адміністрації списати з балансу суму незавершених капітальних інвестицій по об'єкту «Впорядкування автомобільного руху на Андріївському узвозі у Подільському районі» у розмірі 29917,00 грн.

5.3. Вулиця Білгородська, будинки №№ 4, 6, 8, 10, 12, 14.

5.4. Вулиця Златопільська, будинки №№ 3, 4, 4-к.

5.5. Вулиця Озерна, будинки №№ 7, 9, 12-а.

5.6. Вулиця Зої Космодем'янської, будинки №№ 18, 22.

5.7. Вулиця Олександра Горовиця, будинки №№ 5, 8.

5.8. Вулиця Олексіївська, будинки №№ 2, 3, 3-а, 4, 5, 6, 10/12, 11, 14.

5.9. Вулиця Преображенська, будинки №№ 10/17, 12-а, 14, 16, 19, 20/6, 21, 22/9.

5.10. Вулиця Максима Кривоноса, будинки №№ 10, 12, 14, 19, 21, 29.

6. Органу самоорганізації населення «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва у місячний термін після легалізації направити до секретаріату Київської міської ради копії таких реєстраційних документів: положення про орган самоорганізації населення, підтвердження про внесення до Єдиного реєстру органів самоорганізації населення у місті Києві, списку персонального складу членів органу самоорганізації населення, а у разі легалізації шляхом реєстрації – свідоцтва про реєстрацію органу самоорганізації населення.

7. Контроль за фінансовою діяльністю органу самоорганізації населення «Комітет мікрорайону «Олександрівська Слобідка» у Солом'янському районі м. Києва у межах своїх повноважень здійснюють Київська міська рада та виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація).

8. Це рішення Київської міської ради офіційно оприлюднити в газеті Київської міської ради «Хрещатик».

9. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань місцевого самоврядування, регіональних та міжнародних зв'язків.

Київський міський голова В. Кличко

Київський міський голова В. Кличко

Продовження додатка до рішення №7/4071 від 8 лютого 2018 року.
Початок у номерах газети «Хрещатик» від 18, 20, 24, 25, 27, 31 липня, 1, 3, 7 серпня 2018 року.

Категорія велосипедного маршруту		Плановані швидкості руху, км/год	Максимальні втрати часу через зупинки і очікування на 1 км шляху	Освітлення	Система дорожовказів
I	Міське швидкісне велотранспортне сполучення	15 - 25	30 с	+	+
II	Міське основне велотранспортне сполучення	10 - 20	45 с	+	+
Внутрішньоквартальні	Міська велотранспортна прив'язка	10 - 20	60 с	+	-
Приміські	Міжміське швидкісне велотранспортне сполучення	15 - 30	-	-	+

Якість, якої має бути досягнуто на рівні мережі:

- щільність мережі основних сполучень (від 200 до 1000 м) має гарантувати, щоб 90% жителів проживали не далі, ніж 200 м від основного сполучення (категорія II);
- мінімум об'їздів (коефіцієнт об'їзду максимум 1,2 відносно найкоротшої дороги, максимум 1,1 відносно паралельних вулиць магістрального руху);
- розчищення від снігу взимку основних сполучень велосипедного руху (принаймні на маршрутах I і II категорій);
- соціальна безпека: оглядовість, видимість і соціальний контроль, або пропозиція відповідних альтернативних сполучень, наприклад, у нічний час.

Табл. 2. Ознаки якості велосипедної мережі для повсякденного велосипедного руху [23]

Принцип 2. Помаршрутний розвиток

Для того, щоб забезпечити вимоги до велоінфраструктури, про які йшлося у Розділі 2.1.1.2, серед яких однією з найважливіших є послідовність, велосипедну інфраструктуру потрібно створювати поетапно. Кожен етап – це створення цілісного велосипедного маршруту, який забезпечуватиме неперервне сполучення одного з районів Києва з центром міста. Концепція передбачає першочергове будівництво 14 головних веломаршрутів від центру до житлових районів Києва, а також допоміжні, які їх з'єднують.



Перелік веломаршрутів для першочергової реалізації (додаток 3):

1. Троєщина–Центр (частково реалізований);
2. Солом'янка–Центр;
3. Виноградар–Центр;
4. Солом'янка–Поділ;
5. Проспект Перемоги–Центр;
6. Куренівка–Центр;
7. Лісовий масив–Центр;
8. Воскресенка–Московський міст–Центр;
9. Борщагівка–Центр;
10. Оболонь–Поділ–Центр;
11. Відрадиний–Центр;
12. Нивки–Центр;
13. Воскресенка–міст Метро–Центр;
14. Теремки–Центр.

2.1.2. Розвиток велоінфраструктури

Принципи розвитку велоінфраструктури

Принцип 1. Спочатку інфраструктура – потім велосипедисти

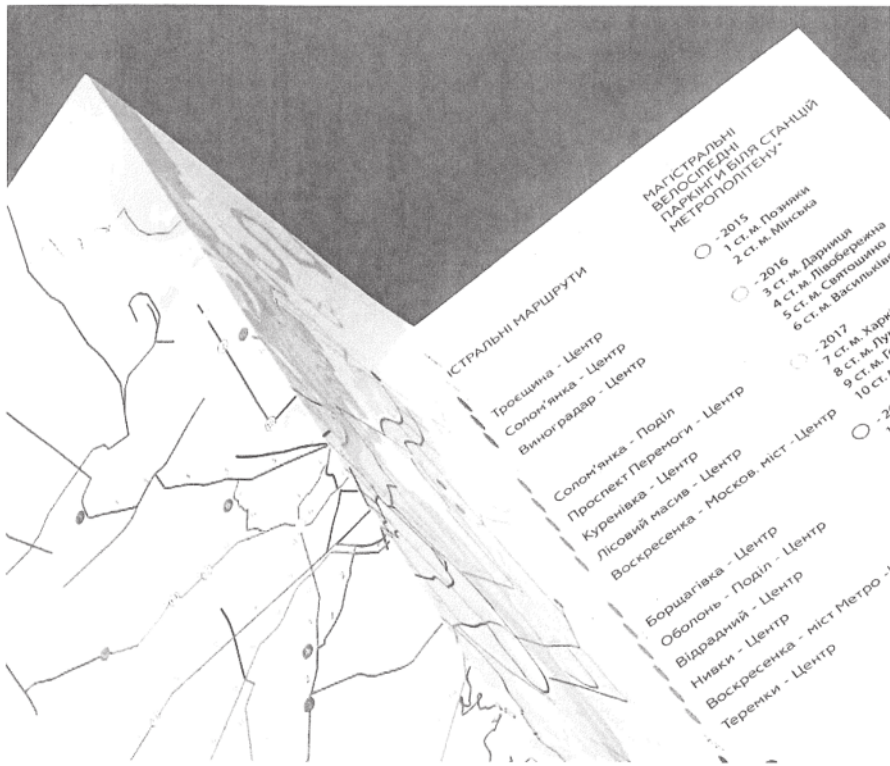


Рис. 16. Схема почерговості створення велосипедних маршрутів. Детальніше див. додаток 3

Ефективність принципу помаршрутного розвитку було перевірено в межах створення та роботи першого веломаршруту Троєщина–Центр. Цей веломаршрут за 2015 рік продемонстрував високу популярність серед велосипедистів.

транспорт до станцій метро, а особливо – приміського і міжміського. Велоінфраструктура має інтегруватися в загальноміську транспортну мережу і перетворитися в її повноцінну складову. Має бути створено можливість провезти велосипед у громадському транспорті або залишити його біля зупинки громадського транспорту чи станції метро на велопарковці (детальніше Розділ 2.1.3). Організація підвізних веломаршрутів до метро дозволить швидше і дешевше доїжджати до станцій для подальшої пересадки. Перелік станцій для облаштування таких маршрутів надано у додатку 3.

Фото: Асоціація велосипедистів Києва



Принцип 3. Створення велоінфраструктури при реконструкції вулиць та доріг

Мережа велосипедних шляхів має бути цілісною та охоплювати все місто, однак її неможливо зробити такою одразу. Через це, паралельно із проектуванням та будівництвом першочергових цілісних велосипедних маршрутів, необхідно закладати створення умов для руху велосипедного транспорту при реконструкціях та капітальних ремонтах вулиць і доріг безвідносно будівництва першочергових маршрутів.

Принцип 4. Інтеграція з громадським транспортом

Велосипед може відігравати важливу роль в поїздках на довші відстані як підвізний

Принцип 5. Щільність веломережі відповідно до щільності забудови

Веломережа повинна бути щільнішою у центральній частині міста через особливості планування та щільність вулиць, а також більш частою і сполучати більшу кількість точок тяжіння. Пріоритет в центрі міста має бути у пішоходів і велосипедистів. На околицях велосипедисти повинні мати можливість рухатися із більшою швидкістю, оскільки відстані між різними об'єктами у житлових районах Києва значно більші, ніж у центрі міста.



2.1.3. Інтеграція з громадським транспортом

Головний недолік громадського транспорту полягає в тому, що він не є транспортом «від дверей до дверей». Тривала поїздка громадським транспортом передбачає необхідність здійснити початкову і кінцеву частину поїздки пішки або на іншому виді транспорту. Навіть в містах необхідність ходьби, очікування, пересадок зменшує використання громадського транспорту.

Об'єднання в одній поїзді велосипеда і громадського транспорту – інтермобільний транспортний ланцюжок – має високий потенціал. Використання велосипеда для того, щоб дістатися від будинку до станції або від станції до кінцевої точки призначення може зробити поїздку набагато простішою і заощадити час.

Така можливість вигідна і операторам громадського транспорту: використання велосипеда збільшує територію, що обслуговується кожною станцією/зупинкою.

Принципи інтеграції

Задля взаємовигідної та ефективної інтеграції з громадським транспортом велосипедисти повинні мати принаймні одну із двох можливостей, а саме:

• **Можливість залишити велосипед поруч зі станцією на тривалий час (більше 2-х годин).** Зупинки та пересадочні вузли необхідно облаштовувати високоякісними місцями зберігання велосипедів. Оскільки в таких місцях велосипеди залишають на довгий час (більше 2 год.), такі місця повинні забезпечувати захист та безпеку. Різні пересадочні вузли повинні облаштовуватися різними видами парковок залежно від масштабу, інтенсивності пасажиропотоку та об'ємно-просторових особливостей пересадочного вузла. Такі велопарковки розділяють на малі, середні, великі та дуже великі (детальніше у Розділі 3.1.8).

• **Можливість перевезти велосипед з собою в транспорті.** Незважаючи на стереотипи, це досить успішна практика за умови ретельного планування. Для різних видів громадського транспорту можливі різні способи та пристосування для перевезення велосипеда.

Способи інтеграції за типами громадського транспорту

Метрополітен

Перевага метро в Києві – це найшвидше сполучення через річку Дніпро і поєднання між центром та житловими районами міста. Його щоденний пасажиропотік складає близько 1,7 млн. пасажирів. Інтеграція велотранспорту з метрополітеном має ключове значення для збільшення загальноміської мобільності. Зараз велосипед дозволено перевозити лише у чохлі та у розібраному виді як багаж (за правилами користування Київським метрополітеном). Роль велосипеда для збільшення покриття станцій метро полягає саме у використанні його як під'їзного транспорту, тому такий формат перевезення пасажирів з велосипедами не є ані привабливим, ані конкурентним за швидкістю доїзду до точки призначення.

Зважаючи на переваженість метрополітену, на цьому етапі важко організувати комфортне перевезення велосипеда у рухомому складі. Проте стратегічною метою має бути забезпечення комфортного і безпечного перевезення різних пасажирів, у тому числі, пасажирів з велосипедами. Пропонується розпочати з експерименту з перевезення пасажирів з велосипедами у дні та години з найменшою завантаженістю метрополітена. Детально дні та години, умови перевезення пропонується узгодити у співпраці з метрополітеном. За результатами експерименту слід оцінити привабливість такої послуги, вплив

на якість обслуговування інших пасажирів та потреби у полегшенні доступу на станції з велосипедом (наприклад, відкривання важких дверей або прохід через турнікети).

Другим методом поєднання поїздки велосипедом та метрополітеном є влаштування велопарковок на станціях метро. Через інженерну складність інфраструктури метрополітену влаштування велосипедних парковок на його станціях є індивідуальним для кожної станції. Нові перехоплюючі велопарковки не повинні суперечити технічним вимогам експлуатації метрополітену. (Перелік і пріоритетність будівництва таких велосипедних парковок можна переглянути в додатку 3).

Перелік станцій, біля яких пропонується встановлення велосипедних парковок:

- ст. м. «Позняки»
- ст. м. «Мінська»
- ст. м. «Дарниця»
- ст. м. «Лівобережна»
- ст. м. «Святошино»
- ст. м. «Васильківська»
- ст. м. «Харківська»
- ст. м. «Лук'янівська»
- ст. м. «Героїв Дніпра»
- ст. м. «Теремки»
- ст. м. «Академістечко»
- ст. м. «Дорогожичі»
- ст. м. «Нивки»
- ст. м. «Сирець»
- ст. м. «Петрівка»
- ст. м. «Вирлиця»
- ст. м. «Славутич»
- ст. м. «Видубичі»

Трамвай

Для інтеграції з існуючими та майбутніми трамвайними мережами пріоритетною є можливість перевезення велосипеда всередині вагонів трамвая. Для зручності перевезення пасажирів з велосипедами та інших пасажирів двері не повинні мати середнього поручня, усі входи мають бути з низькою підлогою та урівень з платформою зупинки. Місця всередині вагонів для перевезення пасажирів з дитячими візками, на візках та з велосипедами мають бути відповідно позначені. При цьому, за умови наявності пасажирів з дитячими візками чи у візку, перевага на перевезення має надаватися цим двом категоріям.

У пікові години перевозити велосипед в рухомому складі важко через переповненість. Це питання має регулюватись, наприклад, обмеженнями на перевезення велосипеда у годину пік. Проте сама можливість проїзду у трамваї з велосипедом має зберігатись та заохочуватись. Така послуга дозволяє мешканцям мати більше варіантів для вибору транспорту та надавати перевагу громадському та велосипедному транспорту замість приватного автомобіля. Наприклад, якщо за прогнозом є ймовірність дощу ввечері, за умови можливості перевезення велосипеда у трамваї (або іншому громадському транспорті), людина більш схильна зранку їхати на роботу велосипедом, а не автомобілем.

Швидкісний трамвай

Станції швидкісного трамвая повинні відповідати вимогам доступності та обладнуватися велосипедними парковками. Особливо

це важливо для кінцевих та вузлових станцій. У вагонах повинні бути спеціальні відділи, придатні для перевезення велосипеда. Решта вимог аналогічні інтеграції з трамваем.

Міська та приміська електричка

Для втілення можливості проїзду з велосипедом важливим є питання доведення велосипеда від входу на станцію до самої посадочної платформи. Для цього необхідно обладнувати спеціальні пандуси, щоб можна було провести велосипед поруч зі сходами та ескалаторами, ліфти мають дозволяти проїзд з велосипедом, а висота посадочної платформи повинна бути врівень із порогом рухомого складу. Окрім того, ширина принаймні одного турнікету повинна бути достатньо широкою (мінімум 1 м), щоб через нього могла пройти людина, що поруч веде велосипед.

Окрім доступності станцій для велосипедистів, рухомий склад повинен включати вагони, пристосовані для перевезення велосипеда. Для цього у вагонах можна виділяти місця для пасажирів, які подорожують з велосипедом, або обладнувати спеціальні стійки чи завіси для велосипедів. При цьому ззовні на кузові вагону повинна бути піктограма із

Такі заходи також сприяють доступності не лише велосипедистів, але й маломобільних груп населення. Тому комплекси станцій громадського транспорту повинні відповідати принципам універсального дизайну.

зображенням велосипеда, щоб велосипедисти могли одразу обрати правильний вагон.

Фунікулер

Київський фунікулер сьогодні частково обладнано для перевезення велосипеда, однак на станціях необхідно забезпечити комфортне доведення велосипеда до вагону. Для цього потрібно облаштувати широкий турнікет для комфортного проводу велосипеда. Окрім того, зважаючи на конструктивні особливості станцій фунікулера, на кожній платформі необхідно влаштувати направляючі рейки або пандуси, щоб велосипед можна було комфортно провести вздовж сходів, не підіймаючи його.

Автобуси й тролейбуси

Щоб забезпечити можливість перевозити велосипед, автобуси та тролейбуси на магістральних маршрутах (особливо за наявності на них складних транспортних розв'язок та/або затяжних підйомів) необхідно обладнувати спеціальними зовнішніми підвісками (фаркопами) для перевезення велосипеда. Це дозволить усунути незручності, пов'язані із перевезенням велосипеда всередині. Водії автобуса/тролейбуса на вимогу повинні допомагати пасажирам закріплювати велосипеди на підвісках та знімати з них. Вузлові та кінцеві станції також потрібно обладнувати велопарковками для тривалого (мінімум 2 год.) зберігання велосипеда.



Фото: Європейська федерація велосипедистів



Фото: Європейська федерація велосипедистів

План реалізації Концепції | 83

2.1.4. Велопарковки та їх типи

Ефективна система велосипедного паркування повинна відповідати наступним вимогам:

- різні потреби різних користувачів, а саме: розрізнення короткотривалого паркування та довготривалого зберігання велосипедів. Велосипедисти повинні мати вибір між різними видами стоянок залежно від їхніх потреб та тривалості перебування;
- рівень попиту залежно від різних міських умов та розташування в структурі міста;
- проблеми зі зберіганням велосипедів у тісному міському житті;
- вибір між різними видами паркувального обладнання.

Види обладнання для паркування велосипедів:

- стійки для велосипедів – розраховані для одного чи двох велосипедів;
- стелажі для велосипедів – розраховані для 6 або більше велосипедів;
- шафи або відсіки для велосипедів – для індивідуального або спільного використання. Вони можуть закриватись на ключ. Вимагає операційної системи з наглядом. За розповсюдження та управління ключами відповідальна адміністрація;
- автоматичні стоянки для велосипедів (здебільшого платні) – велосипед здається на вході. Система реєструє та зберігає велосипед. Повернувшись, велосипедист повинен скористатися електронним ключем, щоб отримати велосипед назад. За розповсюдження та управління ключами відповідальна адміністрація. Вимагає операційної системи з

наглядом;

- стоянки для велосипедів з охороною (здебільшого платні) – загальне зберігання велосипедів з наглядом протягом тривалого часу. Така інфраструктура для зберігання або велостанції можуть бути більш прибутковими, надаючи додаткові послуги, такі як технічне обслуговування/ремонт, продаж деталей та велопрокат.

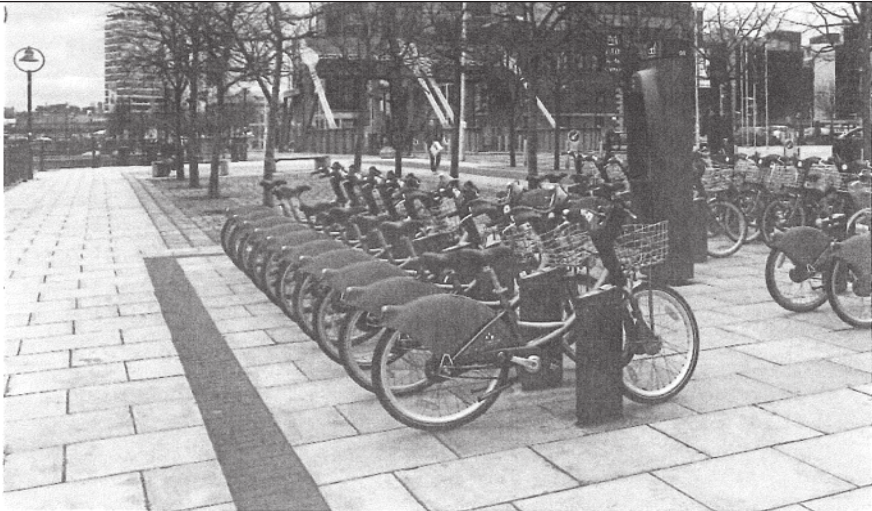
Велопаковки повинні розміщуватись біля ключових точок тяжіння, такі як: кав'ярні, торговельні центри, заклади освіти, медичні заклади тощо. Детальніше у п. 3.1.6.2, п. 3.1.6.3 та п.3.3.2.

2.1.5. Система міського велопрокату (СМВ)

Прокат велосипедів, «спільні велосипеди», велосипеди для громадського користування тощо – це короткотермінова оренда велосипедів як форма громадського транспорту. Важливо наголосити на різниці між класичним прокатом велосипедів, котрий є приватною послугою, та «громадськими велосипедами», які можна розглядати як частину системи громадського транспорту. Таке розмежування може мати вплив на організацію та фінансування програм такого типу.

Послуга велопрокату може надаватися як містом, так і приватними компаніями, однак важливо прийняти єдиний стандарт для міського велопрокату.

84 | РОЗДІЛ II



Для оптимальної роботи велопрокату, ця система повинна забезпечувати такі функції:

- Самообслуговування. Користувач повинен мати можливість самостійно оплатити та отримати велосипед в прокат без сторонньої людини-оператора. Для цього система прокату може бути як високо- так і низькотехнологічною.
- Доступність 24/7. Послуга має бути доступною для користування у будь-яку пору доби, пору року та за будь-якої погоди. Винятком можуть бути дні, коли погодні умови не сумісні з безпекою користування велопрокатом.
- Розгалужена мережа станцій прокату по цілому місту, особливо в районах з малим вибором громадського транспорту.

Велосипеди повинні відповідати наступним характеристикам:

- Міцні деталі. Щоб звести зношення

та ушкодження від вандалізму до мінімуму. Деталі мають бути міцними та легко замінними (планетарні втулки, барабанні гальма, пластикові бризговики тощо). Щоб прокатні велосипеди не розбирали на деталі, важливо, щоб вони мали особливі стандарти, які не підходять для серійних приватних велосипедів.

- Виразний дизайн. Для уникнення крадіжок прокатні велосипеди повинні вирізнятися серед приватних велосипедів. Велосипеди єдиної системи прокату зазвичай мають однакові рами та колір. Їх можна впізнати навіть перефарбованими.

- Єдиний розмір для всіх. Деякі настановки, такі як висота сидла чи винос керма дозволяють пристосувати велосипед під особисті параметри. Недолік у тому, що люди з дітьми, старші, низько- або високорослі люди не зможуть користуватися таким прокатом.

Деякі характеристики можуть відрізнятися залежно від типу громадського велопрокату.

- Розміщення реклами. Велосипед по-

трібно обладнати так, щоб реклама на ньому не погіршувала експлуатаційні характеристики. Рекламуватися може як третя сторона, так і сама система громадського велопрокату.

- Велосипедні замки. Зазвичай велосипеди фіксуються до спеціальних точок фіксації електромагнітним або механічним способом. Оператор може надати в користування окремі велосипедні замки, щоб прив'язати велосипед поза станціями в період користування.

Станції – характерна риса системи міського велопрокату. Вони можуть відрізнятися за технологією:

- Низькотехнологічні: велосипед прив'язується механічно за допомогою замка на станції або на самому велосипеді. Станція обладнується інформаційним щитом, де можна дізнатися спосіб прокату та побачити мапу з мережею станцій по місту.

- Високотехнологічні: точки прив'язування велосипедів та прокатного терміну, пов'язані між собою. Оплата здійснюється через термінал, з якого контролюються точки прив'язування.

Операторами системи громадського велопрокату можуть бути наступні категорії підприємств або їх спільки:

- Комунальне підприємство;
- Приватна комерційна компанія (транспортна, рекламна, виробник елементів благоустрою тощо);
- Представництво міжнародних компаній систем громадського велопрокату;
- Асоціація або кооператив.

Абонентська реєстрація користувачів необ-

хідна, щоб запобігти крадіжці велосипедів анонімними користувачами і задля належної оплати за користування. Реєстрація повинна бути доступною прямо на станції, через інтернет, поштою, за телефоном або особисто. Оплата реєстрації повинна бути невеликою, або взагалі безкоштовною. Необхідно, щоб сума була конкурентною порівняно з іншими видами транспорту.

Способи оплати за прокат залежать від розміру системи прокату, доступного фінансування і типу технологій. Оплата може здійснюватися за допомогою: картки, коду, ключа або депозиту.

Рекомендації для м. Києва:

- Кластерна система розташування станцій велопрокату. Така система передбачає більш густу мережу у центральній частині та житлових районах, а також уздовж головних веломаршрутів; та менш густу - у проміжних територіях. У житлових районах кластери станцій можуть групуватися довкола станцій метро, збільшуючи тим самим територію покриття кожної станції.
- Інтеграція системи оплати міського велопрокату із загальною системою оплати громадського транспорту (е-квиток).
- Використання електровелосипеду для системи міського велопрокату дозволить легше долати київську топографію. Таким чином, система буде більш комфортною для людей з різною фізичною підготовкою.

План реалізації Концепції | 85

86 | РОЗДІЛ II

2.2. Промоція

Сьогодні у Києві велосипед здебільшого сприймається з позиції спорту, рекреації чи просто як засіб для проведення часу дітьми. Як вид транспорту для щоденного пересування він вважається радше як дивна новинка. Тому запровадження велосипедної інфраструктури має поєднуватися з кампаніями, що пропагують його використання.

Схожа ситуація була у багатьох країнах Латинської Америки, тому й досвід найкраще переймати у тамтешніх містах. Важливо усвідомити, що існує багато чинників, які можуть вплинути на успіх запозичення транспортної політики. Гнучкість, відкриті пропозиції як правило сприймаються краще, ніж неухильні спроби зробити копію оригінальної ініціативи у всіх її деталях. Участь громадських організацій допомагає, оскільки вони схильні будувати горизонтальні зв'язки на основі співпраці, а не ієрархію, яку деякі люди можуть сприйняти як нав'язування.

Ознаками якісної роботи з громадськістю є: безперервне інформування за допомогою медіа-засобів, спрямоване на цільові групи, проведення заходів, що мають характер подій, узгоджена взаємодія залучених суб'єктів.

2.2.1. Популяризація велотранспорту та зміна поведінки

Одночасно з розвитком велоінфраструктури має проводитися популяризація велоруку, велосипеда як засобу пересування доступного, економічно ефективного і корисного з точки зору екології міста і здоров'я людей. Головним завданням є проінформувати про всі можливості пересування по місту, серед яких велосипед позиціонується як один із найбільш доступних та зручних видів транспорту, а також спонукати спробувати використовувати велосипед для щоденних поїздок і пересвідчитися у його перевагах. При розробці та проведенні таких інформаційних кампаній необхідно враховувати чинники, які умовно можна розділити на внутрішні і зовнішні [36]:

- **Внутрішні чинники.** Зміна поведінки потребує зміни звичок, а це викликає спротив. Недостатньо лише розповідати про переваги велосипеда як транспорту. Кожен учасник руху судить на підставі ефективності, зручності, свободи, вартості, або морального задоволення. Люди, які мало їздять велосипедом, вважають таку їзду повільною, небезпечною чи незручною. Люди, що таки спробували велосипед як транспорт, навпаки, здивовані, наскільки це швидко, зручно та безпечно.

- **Зовнішні чинники.** До них належать якість та зручність інфраструктури, погод-

ні умови та рельєф. Такі перестороги з боку потенційних користувачів велотранспорту можливо подолати описуючи типові життєві ситуації і як їх можна вирішити.

2.2.1.1. Навчання та безпека руху

Ще одним завданням для популяризації велотранспорту є проведення публічних кампаній щодо безпеки дорожнього руху з метою зменшення ДТП за участі велосипедистів. Головними питаннями таких кампаній є наступне:

- Велосипед як безпечний та комфортний вид транспорту;
- Видимість велосипедиста на дорозі та їзда у темну пору;
- Підвищення обізнаності водіїв автотранспорту щодо присутності велосипедистів на дорогах та способи взаємодії із ними;
- Підвищення уваги велосипедистів на дорогах та поведінка у складних дорожніх ситуаціях;
- Безпека їзди під час дощу або за інших погодних умов;
- Догляд за велосипедом.

Важливою є робота з дітьми, де їх навчають безпеці та правилам користування велосипедом у місті. Це перспективний напрямок промоції велотранспорту, адже діти – майбутні користувачі велотранспорту у місті. Така робота повинна впроваджуватися у шкільну навчальну програму за участі дітей, вчителів та батьків. Додатковими заходами на

початковий період можуть бути окремі курси в позакласний час. Такі курси можуть проводити громадські організації, які працюють у напрямку популяризації велотранспорту.

Курси повинні розглядати наступні питання:

- Контроль велосипеда;
- Передбачення різних дорожніх ситуацій;
- Розуміння можливих ушкоджень;
- Способи взаємодії з іншими учасниками руху.

План дій:

Необхідно розробити з громадськими організаціями та іншими зацікавленими сторонами план по навчанню та безпеці руху.

2.2.1.2. Зміна ставлення та поведінки водіїв

У Києві, де частка користуванням велосипедом є досить низькою, водії часто не вміють взаємодіяти із велосипедистами на дорозі як із повноправними учасниками руху. При цьому очікується, що кількість велосипедистів на вулицях Києва зростатиме щороку. Щоб уникнути аварійності на вулицях міста, і велосипедистам і водіям необхідно навчитися комфортно взаємодіяти один з одним. Тому важливо навчати дітей і дорослих пра-

План реалізації Концепції | 89

вильної поведінки велосипедиста. Водночас, інші учасники руху повинні вміти зважати на особливості швидкісного режиму велосипеда, його маневреності, обзору і, головне, потреби та вразливість велосипедиста.

Перш за все, рекомендується наголосити на питанні велотранспорту в межах наступних курсів:

- Курси водіїв в автошколах повинні включати матеріал про особливості велосипедного руху;
- Спільні навчальні заняття водіїв та велосипедистів, щоб досягти взаєморозуміння потреб одних та інших.

Окремі практичні заняття, де водіям слід їздити на велосипеді, а велосипедистам за кермом авто дозволяють на собі відчути специфіку їзди.

2.2.1.3. Інформування про можливості користування велотранспортом

Інформування щодо можливостей користування велосипедом може проходити в межах різних цільових промокампаній, спрямованих на демонстрацію переваг користуванням велосипедом у повсякденному житті.

- Велосипедом на роботу – заохочення ранкових та вечірніх подорожей велосипедом у пікові години має багато позитивних ефектів, серед яких зменшення заторів та

навантаження на інфраструктуру, зменшення попиту на автомобільні парковки, спонукання до фізичних вправ, що сприяє здоров'ю та командному духу серед співробітників.

- Велосипедом до школи – може викликати суперечливу реакцію. З одного боку, для дітей молодших класів їздити велосипедом до школи вважається небезпечним. З іншого боку, повсякденна їзда на короткі відстані до школи на велосипеді сприяє звиканню до дорожнього руху, а також виховує почуття незалежності, відповідальності та здорового способу життя, а водії звикають до присутності різних учасників дорожнього руху. Вирішенням проблеми безпеки може бути заохочення батьків супроводжувати дітей по дорозі до школи.

- Велосипедом за покупками – такі поїздки мають один із найбільших потенціалів, однак їх суттєво недооцінюють. Причиною слугує упередження, що велосипедом не можна перевозити більшість вантажів. Однак дослідження в інших країнах показали, що 70% покупок – це покупки до 5 кг, які легко можна помістити на велосипед. Тому ця кампанія має бути вигідною і для власників магазинів. Важливим для успіху є наявність велопарковок біля магазинів. Вигоду від такої кампанії особливо повинні отримати торговці у пішохідних зонах.

- Велосипед для спорту, туризму та відпочинку – підтримка користуванням велосипедом для спорту та відпочинку сприяє переходу до їзди на велосипеді і в повсякденній практиці. Особливо це стосується локального велосипедного туризму в околицях міста.

2.2.2. Пропозиції щодо вдосконалення інженерної освіти в галузі велоінфраструктури

Якість професійної освіти у сфері дорожнього планування та проектування суттєво впливає на прийняття рішень учасниками дорожнього руху. Транспортна наука та дослідження в Україні переважно зупинилися на теоріях та практиках 80-х років минулого століття. Такі теорії зосереджуються на забезпеченні безперешкодного моторизованого руху, пристосовуючи постійно зростаюче використання автомобіля до існуючих мереж доріг, створюючи сильне упереджене уявлення на користь автомобілів. У цих практиках інші типи використання доріг сприймаються як нюанс, що ускладнює завдання покращення умов для руху автотранспорту, аніж таке, що варто підтримати і розвивати.

Відповідно ці теорії відтворюються у проектних рішеннях інженерів без врахування новітніх досліджень та кращих практик, які з'явилися в інших країнах. Як наслідок, у Києві майже немає кваліфікованих кадрів, які адекватно могли б впроваджувати транспортну політику з урахуванням велосипедів як повноправного транспорту. Тому сьогоднішнім транспортним інженерам необхідно підвищення кваліфікації у інженерно-транспортній та у нормативно-правовій сферах:

- **Спеціальна навчальна програма.** Слід визнати, що саме брак знань про велотран-

спорт та інші види сталого транспорту і є головною перешкодою для інженерів-проектувальників та представників міської влади у питанні розвитку велосипедної інфраструктури. Завданням спеціальної навчальної програми є навчити принципів та кращих практик планування, нормативно-правової бази, вуличного дизайну, промоційних кампаній, велосипедного туризму та рекреації.

- Навчальна програма повинна бути підсиленою **спеціальною інтернет-платформою**, де збирається актуальна інформація для експертів у вигляді електронних довідників, вебінарів, текстів, інженерних стандартів тощо. Для створення такої платформи за основу можна взяти існуючі закордонні аналоги (напр. eltis.org). Важливо постійно оновлювати цю платформу новими актуальними матеріалами та інформувати представників адміністрації про їх появу.

- **Участь у щорічних велосипедних конференціях чи форумах** повинна стати обов'язковою для представників міської адміністрації та інженерів, відповідальних за розвиток велотранспорту. В Україні щорічно відбувається конференція «Велофорум», чий формат добре підходить, щоб стати такою конференцією. Це особливо корисно, оскільки там держслужбовці та інженери можуть обмінятися досвідом та ідеями із представниками профільних громадських організацій.

- **Спеціалізовані екскурсії** мають значний ефект для тих, хто є новачком у темі розвитку велоінфраструктури. Вони присвячуються демонстрації вдалих прикладів міського дизайну та впровадження велосипед-

План реалізації Концепції | 91

МІФИ ПРО
СУБСИДІЮКАЖУТЬ, У СУБСИДІЇ ВІДМОВЛЯЮТЬ
ОДНОМОМЕНТНО ОСОБАМ, ЩО
ПЕРЕБУВАЛИ ЗА КОРДОНОМ БІЛЬШЕ
НІЖ 60 ДНІВ?

5.000000

Насправді, «усна» відмова
працівника управління
соціального захисту населення
Є НЕЗАКОННОЮ

5.000000

Тепло.gov.ua

15-45 Урядова
«гаряча лінія»МІФИ ПРО
СУБСИДІЮКАЖУТЬ, ЩО СУБСИДІЮ ТЕПЕР
НЕ ДАЮТЬ БЕЗРОБІТНИМ?

5.000000

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

5.000000

Тепло.gov.ua

15-45 Урядова
«гаряча лінія»**ЗАЯВА
про екологічні наслідки діяльності
при експлуатації проектного об'єкта**

Планована діяльність – будівництво багатоповерхових житлових будинків з підземними паркінгами та поліклінікою по просп. Повітрофлотському, 56 у Солом'янському районі м. Києва.

Шляхи здійснення мети – будівництво трьох 25-23-х поверхових житлових будинків, двох підземних паркінгів, 8-поверхової адміністративної будівлі.

Суттєві фактори впливу на стан НПС

- Викиди від підземних паркінгів, гостьових автостоянок, та з кухні кафе.
- Шум одиночних автомобілів при виїзді/заїзді L.A.мак.
- Господарсько-побутові стоки проектного об'єкта.
- Стоки дощових і талих вод передбачено в дощову каналізацію.
- Господарсько-побутові відходи проектного об'єкта ГПВ.

Оцінки рівнів екологічного ризику

За титульною назвою об'єкт не входить у «Перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку», затвердженого постановою КМУ від 28.08.2013 №808. Проектована діяльність не входить до переліку об'єктів, визначених ст.3 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля», і тому не потребує проведення процедури з оцінки впливу на довкілля.

За критеріями загальних вимог Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», ДСТУ-Н Б В.1.2-16:2013 клас наслідків (відповідальності) споруди СС2 (для секцій 1,2), для секцій 3,4 – СС3.

Проектований об'єкт не підпадає під санітарну класифікацію дод. 4 ДСП176-96 і **нормативної СЗЗ не потребує**.

Дані про земельні, водні, енергетичні ресурси:

Потреба в земельних ресурсах – ділянка проектування площею – 3,2826 га (кадастровий номер 8000000000:72:232:0029) згідно договору оренди на 25 років.

Водні ресурси – підключення об'єкта до міської водопровідної мережі згідно ТУ ПАТ «АК «Київводоканал».

Енергетичні ресурси: електропостачання, електроосвітлення – від електромереж; теплопостачання, гаряче водопостачання – від тепломереж, згідно ТУ ПАТ «Київенерго».

**Суттєві фактори,
що впливають на стан навколишнього природного середовища:**

Атмосферне повітря: буде відбуватись незначне забруднення атмосферного повітря відпрацьованими газами автомобілів з підземних паркінгів та гостьових автостоянок. Сумарна маса викидів 0,2792 г/с та 5,6901 т/рік. Вплив проектного об'єкта не перевищує максимальних разових гранично допустимих концентрацій ГДК.мр.: < 0,11 NO₂, < 0,04 CO, < 0,01 SO₂, < 0,05 C₁₂-C₁₉, < 0,01 CH₄; < 0,01 NO; < 0,01 NH₃; < 0,01 C; < 0,10 C₂₀H₁₂, < 0,01 акролеїну.

Для зменшення впливу на атмосферне повітря проектом передбачається:

- теплопостачання об'єкта здійснюється від тепломережі;
- передбачений комплекс заходів з енергозбереження (утеплення фасадів; влаштування енергозберігаючих вікон та інш.).

Підземні та поверхневі води: не можливе забруднення ґрунту та підземних вод нафтопродуктами завдяки влаштуванню водонепроникної покриття території.

Геологічне середовище: проектом передбачається інженерний захист території – відведення поверхневих вод з території закритою системою, озеленення території.

Відходи: утворені відходи будуть вивозитися згідно з договорами із спеціалізованими підприємствами.

Виникнення надзвичайних екологічних ситуацій – не прогнозується.

Проектом передбачається **благоустрій та озеленення території**.

**ЗАХОДИ, що гарантують здійснення планованої діяльності
відповідно до екологічних стандартів і нормативів**

- будівництво з застосуванням сучасних екологічно безпечних технологій;
- застосування екологічно безпечного обладнання;
- відведення господарсько-побутових стоків до міської каналізаційної мережі;
- відведення дощових і талих вод з території з попереднім очищенням на локальних очисних спорудах;
- утилізація, захоронення та знешкодження відходів;
- благоустрій та озеленення прилеглої території.

ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ЗАМОВНИКА

щодо здійснення проектних рішень у відповідності до норм і правил охорони навколишнього середовища і вимог екобезпеки на всіх етапах будівництва та експлуатації об'єкта планованої діяльності

- будівництво та експлуатація об'єкта проектного діяльності у відповідності з нормами і правилами охорони навколишнього середовища і вимог екобезпеки;
- в період будівництва та експлуатації суворо дотримуватись технологічних режимів на всіх етапах. Виконувати всі заходи по зменшенню впливів на навколишнє середовище, систематично контролювати роботу технологічного та інженерного обладнання;
- вивозити будівельні відходи та відходи, що утворюються при експлуатації об'єкта згідно з лімітами;
- озеленення території.

Замовник
КП «Житлоінвестбуд – УКБ»
Перший заступник директораГенпроектувальник
ТОВ «АВАЛОНПРОЕКТ»
Директор

П.П. Числовський

Є.М. Сергіичук

КП «Київкомунсервіс» інформує, що у зв'язку із затвердженням нового тарифу на послугу з захоронення побутових відходів Приватному акціонерному товариству «КИЇВСПЕЦТРАНС» на рівні 170,83 грн за 1 тону (без ПДВ), затвердженого згідно Постанови НКРЕКП «Про встановлення тарифу на послугу з захоронення побутових відходів ПРАТ «Київспецтранс» від 21.06.2018 р. №553, що набере чинності з 1 вересня 2018 року та плановим підвищенням тарифу на утилізацію побутових відходів ПАТ «Київенерго» Завод «Енергія», підприємством подане до Київської міської державної адміністрації на затвердження коригування планових розрахунків тарифів на послуги з вивезення твердих побутових відходів як для виконавця послуг у визначеному законодавством порядку в розрізі наступних категорій споживачів:

1. Населення – 135,74 грн з ПДВ за 1 м³.
2. Бюджетні організації – 154,85 грн з ПДВ за 1 м³.
3. Інші споживачі – 170,26 грн з ПДВ за 1 м³.

Зауваження та пропозиції щодо вищезазначеного рішення приймаються протягом 7 календарних днів на адресу: 04053, м.Київ, вул.Кудрявська, 23 та на електронну адресу: info@kks.kiev.ua

Оголошення про намір передати в оренду об'єкти, що належать до сфери управління Деснянської районної в місті Києві державної адміністрації. Балансоутримувач – школа І-ІІІ ступенів № 308 Деснянського району м. Києва розташована за адресою: вул. Градинська, 6-Б;

1) вул. Градинська, 6-Б, загальна площа – 59,70 кв.м, 2 поверх, мета використання за заявою ініціатора оренди – надання освітніх послуг (погодинно), а саме вивчення іноземних мов, вартість об'єкта оренди – 970 000,00 грн, ставка орендної плати – 4 %, місячна орендна плата (без ПДВ) – 1 111,88 грн, термін оренди 2 роки 364 дні. Відповідно до рішення Київської міської ради від 21.04.2015 № 415/1280, місячна орендна плата без (ПДВ) у грн коригується на індекс інфляції.

Прийом заяв про оренду нежитлових приміщень проводиться – 10 робочих днів з дня наступного після розміщення оголошення. Заяви про оренду приймаються за адресою: 02225, м. Київ, просп. Маяковського, 29, Деснянська районна в місті Києві державна адміністрація, каб. 220. Отримати довідкову інформацію можна за тел.: 546-20-51, 546-20-71, 546-07-49.

Дніпровська районна в місті Києві державна адміністрація оголошує про намір передати в оренду об'єкт, що належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва Орендодавць – Дніпровська районна в місті Києві державна адміністрація.

Характеристика об'єкта оренди: нежитлове приміщення першого поверху загальною площею 88,27 кв. м розташоване за адресою: Сулеймана Стальського вул. 12 (ЗНЗ № 158).

Вартість об'єкта оренди становить на 31.03.2018 – 1 525 900,00 грн без ПДВ.

Балансоутримувач: комунальне підприємство «Управління освіти Дніпровської районної в місті Києві державної адміністрації» (м. Київ, просп. Миру, 6-а, тел. 292-03-98).

За заявою ініціатора цільове використання та строк оренди: інше використання нерухомого майна – проведення навчально-тренувальних спортивних занять (13%), погодинно, термін оренди 2 роки 364 дні.

Графік використання приміщення: Пн, Ср, Пт (15.30-18.00). Місячна орендна плата – 1136,52 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, кім. 208. Довідка за телефоном 296-65-57.

Вивезення сміття у Києві стало окремою послугою, вартість якої залежатиме від кількості осіб у квартирі

ВИВЕЗЕННЯ побутових відходів стало окремою послугою: кияни бачитимуть скільки платять за вивезення сміття із дворів і матимуть більш справедливу методику нарахування – не за площу квартири, а на кожну особу, що проживає. Уже у серпні мешканці отримають платіжки, де послуга на вивезення побутових відходів, відображатиметься окремо, а не у складі послуги з утримання будинків та прибудинкових територій. Нарухування за послуги вказані в окремому блоці платіжки. Про це учора під час прес-конференції в ІА «Українські новини» повідомив заступник голови КМДА Петро Пантелєєв.

Виокремлення послуги з вивезення сміття із переліку послуг утримання будинків визначене Законом України «Про житлово-комунальні послуги» (прийнятий у грудні 2017 року). 17 квітня на виконання закону Київрада прийняла рішення з метою впорядкування процесу надання ЖКП у відповідність до чинного законодавства.

За словами Петра Пантелєєва, змінена методика нарахування послуги сміття для споживачів. Якщо раніше вартість вивезення відходів розраховувалася, виходячи з кількості квадратних метрів, то зараз – із кількості зареєстрованих людей.

«Нарухування вартості вивезення сміття тепер здійснюватиметься не на квадратні метри, а з урахуванням кількості людей, що проживають, тобто зареєстровані у кожній квартирі», – пояснив заступник голови КМДА Петро Пантелєєв. – Середня річна норма на особу, яка визначається відповідно до законодавства, множить на тариф підприємства-перевізника та ділиться на 12 місяців. Середній тариф для будинків, де здійснює вивезення сміття міське КП «Київкомунсервіс», становить 20-25 грн на особу. При розрахунку вартості враховується наявність сміттєпроводів, тип житлової будівлі тощо. Норма для будинків зі сміттєпроводами становить на рік 1,93 куб. м/особу, без сміттєпроводів – 2,15 куб. м/особу, для гуртожитків – 1,39 куб. м/особу».

На його думку, у місті може виникнути проблема, коли не всі реєструються: офіційно вказано, що проживає одна чи дві особи, а фактично – набагато більше. Це може призвести до перенакопичення сміття.

«Нова методика покликана зробити так, аби нарахування за кількістю людей була справедливою для кожного будинку і кожної будинкової громади. На сьогодні Мінрегіон формує проект нормативних документів, відповідно до якого процес нарахування сплати за послугу міститиме фактичну кількість осіб, що проживають. І ми розпочинаємо працювати у цьому напрямі вже зараз. Тому, якщо з певних причин ви не встигли чи не мали змоги привести кількість зареєстрованих осіб до фактичної, закликаємо це зробити до 1 вересня. Також для коректного нарахування на фактичну кількість осіб, що проживають у квартирі, ви можете звернутися із відповідною заявою до Центру комунсервісу», – зазначив представник КМДА.

Нагадаємо, у Києві вивезення сміття здійснює КП «Київкомунсервіс». Підприємство стало переможцем відповідного конкурсу та за Розпорядженням КМДА від 08.12.2017 переймається вивезенням відходів у цих житлових будинках ■

У столиці працює виїзна бригада Київського міського центру крові

ДИРЕКТОР Департаменту охорони здоров'я Валентина Гінзбург повідомила, що з квітня цього року киянам та гостям столиці пропонується унікальна можливість стати донором. Унікальна вона тим, що для донорської здачі крові не обов'язково відвідувати спецзаклад – фахівці можуть приїхати за місцем роботи колективу, співробітники якого виявили таке бажання. При відсутності ж відповідних умов у вашому офісі, пропонується долучатись до «Днів донора», що за графіком проводяться виїзними бригадами на базі міських закладів охорони здоров'я та інших установ.

«Бригада працює щодня окрім вихідних. Ласкаво просимо всіх, хто має бажання рятувати життя. Знайдіть у графіку найближче до себе місце забору крові, або зателефонуйте за телефонами: (044)440-11-43; (044)440-54-66 та домовтеся про виїзний «День донора» на базі вашого закладу», – закликала Валентина Гінзбург.

Вона нагадала, що здача крові потребує відповідної підготовки та відсутності протипоказань. Повну інформацію з цього приводу можна знайти на сайті КМЦК: <http://kmck.kiev.ua>.

«Щоб стати донором, треба мати бажання та паспорт, а також правильно підготуватися, згідно порад фахівців. А щодо необхідних обстежень – на ВІЛ, гепатит С, гепатит В, сифіліс, активність аланін-амінотрансферази (АЛТ), визначення групи крові та резус-фактора – це все зроблять безкоштовно», – зазначила Директор Департаменту охорони здоров'я.

Також вона нагадала, що щоденна здача крові відбувається у КМЦК за адресою: вул. Максима Берлінського, 12 (із 8.00 до 14.00) та вул. Пимоненка, 8 (з 8.00 до 13.00).

Графік «ДНЯ ДОНОРА» за участю виїзної бригади КМЦК:

08.-09.08. Шевченківський район, ДП «Дорожня станція переливання крові Південно-Західної залізниці», вул. Пимоненка, 8.

10.08. Оболонський район, DHL Караван, вул. Лугова, 9, Шевченківський район, ДП «Дорожня станція переливання крові Південно-Західної залізниці» вул. Пимоненка, 8 ■

У Голосієво реконструюють ДЮСШ № 15

У **ГОЛОСІЇВСЬКОМУ** районі реконструюють дитячо-юнацьку спортивну школу № 15 на вул. Маршала Якубовського, 7-а. Як йдеться у відповідному розпорядженні КМДА, капремонт закладу заплановано у частині облаштування футбольного поля із штучним покриттям та безопорним каркасно-тентовим накриттям.

Замовником визначено Голосіївську РДА, яка має в установленому порядку отримати вихідні дані для проектування, визначити генпроектну та підрядну будівельну організації для виконання будівництва, а також забезпечити у 2018 році розроблення проектної документації, проведення її експертизи та затвердження. Крім того, замовник має обов'язково передбачити умови щодо надання підрядною організацією гарантії якості здійснення робіт і встановити гарантійний строк експлуатації

об'єкта не менш ніж 10 років. Реконструкцію футбольного поля заплановано провести у 2019-2020 рр. за рахунок бюджетних коштів.

На сьогодні зовнішні огорожувальні конструкції майданчика в аварійному стані та не відповідають сучасним вимогам щодо занять фізкультурою та спортом.

Реконструкція дозволить збільшити кількість вихованців відділення футболу комплексної ДЮСШ № 15 із 770 до 1000 осіб, а також проводити у зимовий період року навчально-тренувальний процес для вихованців позашкільного навчального закладу та учнів дошкільних ЗНЗ, орієнтовна кількість яких становить 80 осіб на день. Крім цього, реконструкція футбольного поля дасть можливість проводити не лише спортивні змагання районного рівня, а й організувати чемпіонати Києва та України ■

Підготував Віталій ЗНАМЕНСЬКИЙ | «Хрещатик»

