



НОВИНИ

У Києві розпочався Чемпіонат Європи з міні-футболу

У неділю мер столиці Віталій Кличко взяв участь у відкритті Чемпіонату Європи з міні-футболу-2018. Матчі відбуватимуться у комплексі «Місто спорту» на Долобецькому острові у Гідропарку. У змаганнях беруть участь 20 команд із різних країн, у числі яких і збірна України. Це вже дев'ятий євротурнір під егідою європейської асоціації міні-футболу (EMF).

Віталій Кличко привітав усіх учасників і вболівальників чемпіонату та зазначив, що українська столиця рада приймати таку спортивну подію.



«Це добре, що у Києві відбувається все більше великих міжнародних заходів – культурних, спортивних. Ми на високому рівні провели і пісенний конкурс Євробачення минулого року, і фінал Ліги чемпіонів УЄФА цієї весни, й готуємося вперше прийняти конгрес Всесвітньої боксерської організації (WBC) восени цього року. Також я радий, що сьогодні ми відкриваємо у Києві європейський чемпіонат із міні-футболу, яким захоплюються мільйони людей у світі», – зазначив Віталій Кличко.

Українська федерація міні-футболу існує з 2016 року. Відтоді вона брала участь у всіх континентальних першостях. Міні-футбол – це аматорський вид спорту в Україні. За його правилами, участь у матчах можуть брати лише ті футболісти, які упродовж останнього року не мали професійних спортивних контрактів.

Чемпіонат Європи з міні-футболу триватиме у Києві до 18 серпня. У першому матчі українська збірна поступилася італійській з рахунком 3:6. Вчора наша команда грала зі Словаччиною, а попереду – матчі проти Бельгії і Чорногорії.

18 серпня відбудуться напівфінали, матч за третє місце і фінал.

Через матч змінено графік роботи столичного метро

У зв'язку із проведенням футбольного матчу Ліги чемпіонів між командами ФК «Динамо» та ФК «Славія» 14 серпня змінено графік роботи метро. Про це повідомили у Департаменті транспортної інфраструктури КМДА.

Сьогодні з 18.30 до 19.30 на вхід та вихід буде закрито станцію «Олімпійська», на вихід станції «Палац спорту» та «Площа Льва Толстого». У разі необхідності після закінчення футбольного матчу можливе обмеження на вхід пасажирів станцій «Олімпійська», «Площа Льва Толстого» та «Палац Спорту».

Артефакти на Поштової: врятувати і зберегти

На ділянці кварталу Середньовічного Києва планують відновити археологічні дослідження



Затримки з подальшими роботами можуть призвести до небажаних наслідків – ушкодження реліквій

Минулого тижня внаслідок аварії на водогоні сталося протікання, і вода дісталася місця розкопок під Поштовою площею. Затікання швидко локалізували, й, згідно з рекомендаціями фахівців, укладений договір із Інститутом археології НАН України на проведення археологічних досліджень на цій ділянці. А задля збереження знахідок вже розпочато роботу зі створення комунального Центру консервації предметів археології.

Марія КАТАЄВА | «Хрещатик»

9 СЕРПНЯ вода з аварійної ділянки трубопроводу підвищила загальний рівень у колодязі дренажної системи і спровокувала несанкціонований витік на місці розкопок. Сьогодні ситуацію стабілізовано, але вона поставила питання продовження археологічних досліджень.

«На нараді, яку було терміново зібрано у питанні з підтопленням місця розкопок, археологи повідомили, що у зв'язку із постійним підвищенням вологості на розкопках, замоканням ґрунту, а також з урахуванням тривалого накриття знайдених артефактів термоізоляційною та гідрозахисною плівкою, під нею можливий парниковий ефект, внаслідок чого можуть бути ушкоджені знахідки. Саме тому, нагальне питання – негайна розконсервація розкопок та продовження археологічних досліджень. Ми звернулись до Інституту археології з проханням якомога швидше визначити археолога та надати відкритого листа на проведення термінових археологічних робіт на Поштовій площі для подальшої видачі відповідного до-

зволу Міністерством культури. Затримки з боку будь-кого можуть призвести до небажаних наслідків», – наголосив заступник директора Департаменту культури – начальник управління збереження історичного середовища та охорони об'єктів культурної спадщини Олександр Никоряк.

На його думку, ключовим фактором наразі є лише одне – врятувати і зберегти те, що викопано.

«Задля цього треба визначитись із способом консервації, укріпити опори й завершити археологічні розкопки. Далі – міжнародний архітектурний конкурс на концепцію Музею та врешті вирішення питання створення музею», – відзначив він.

Незважаючи на те, що готується подання щодо присвоєння пам'ятці національного статусу, місто все одно не стоятиме осторонь. Відтак, уже розпочато роботу зі створення Центру консервації предметів археології, готується візит до французького міста Гренобль для вивчення досвіду й ознайомлення

із технологіями консервації деревини, в тому числі вологої. Крім того, у березні поточного року КМДА ініціювала і провела за участю міжнародних експертів (ICOMOS, ICOM та ICROM, ЮНЕСКО) конференцію з питань консервації залишків дерев'яних конструкцій та їх використання надалі для наповнення експозиції майбутнього музею. Про важливість цього питання свідчить і той факт, що вже 5 разів проводилась процедура закупівлі на проведення консервації археологічних знахідок, у тому числі сирової деревини. Учасні у закупівлях не взяв жоден учасник.

«Ми також звернулися до Мінкульту з проханням якомога швидше відновити роботу Робочої групи з врегулювання питань, пов'язаних із завершенням археологічних розкопок на Поштовій площі, надали пропозиції щодо порядку денного та складу групи. Чекаємо на результати», – резюмував Олександр Никоряк.

Нагадаємо, 21 червня 2018 року Київська міська рада прийняла рішення «Про організаційно-правові заходи щодо збереження пам'ятки археології місцевого значення «Ділянка прибережного міського кварталу Середньовічного Києва (XI–XIX ст.) на Поштовій площі в місті Києві» та музефікації об'єктів культурної спадщини». Його підтримали 68 депутатів. Серед іншого, рішенням передбачається створення комунального закладу «Центр консервації предметів археології» та проведення міжнародного архітектурного конкурсу на концепцію музею. Вирішувати, яким бути музею на Поштовій площі, мають експерти музейної справи, історики, архітектори та археологи ■



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, 8 та 10 серпня 2018 року.

Для порівняння, згідно з проектно-кошторисною документацією, середня вартість кілометра велосипедного маршруту на Троєщині становила 2 млн. грн. Тобто, якщо хоча б 10% від вище вказаних податків і зборів за 2016 рік були направлені цільово на розвиток велоінфраструктури в Києві, ми б отримали близько 19 км шляхів без необхідності окремого фінансування з Міської цільової програми.

2.3.2.2. Механізми впливу при новому будівництві

Усі великі інвестиційні проекти в Києві зазвичай проходять через процедуру інвестиційного конкурсу. Інвестиційний конкурс проводиться з метою створення сприятливих умов для здійснення інвестиційної діяльності, залучення інвесторів для забезпечення економічного і соціального розвитку міста Києва та наповнення бюджету міста [12].

Через інвестиційний конкурс може бути реалізовано, серед іншого:

- Реконструкція, реставрація, капітальний ремонт, технічне переоснащення будинків, будівель, споруд будь-якого призначення, їх комплексів, об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури комунальної власності територіальної громади міста Києва;
- Нове будівництво будинків, будівель, споруд будь-якого призначення, їх комплексів, об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури, зокрема на земельних ділянках комунальної власності територіальної громади міста Києва та ін.

Повний перелік наведено в Положенні "Про проведення інвестиційних конкурсів у місті Києві" [12].

Всі об'єкти інвестування можуть включати в себе елементи велосипедної інфраструктури. Для розуміння процедури, що чекає на потенційного інвестора, описуємо основні етапи інвестиційного конкурсу, визначені в Положенні про порядок проведення інвестиційних конкурсів у місті Києві:

- Ініціація проекту. Ініціатором проекту може виступати: приватна особа, комунальне підприємство «Київське інвестиційне агентство» (далі - KIA). Підготовчий процес та супровід забезпечує KIA. Після звернення формується інвестиційна заявка. Універсальних критеріїв оцінки інвестиційної заявки не існує. Вони індивідуальні в залежності від характеру заявки, але обов'язково враховуються такі характеристики: адекватність, самоокупність, потрібність.
 - Формування концепції проекту. За умови, що проект відповідає виставленим критеріям, KIA разом з ініціатором формують концепцію проекту. Після цього збираються попередні висновки щодо можливості реалізації інвестиційного проекту та його умов.
 - Засідання постійно діючої конкурсної комісії по залученню інвесторів до фінансування будівництва, реконструкції, реставрації тощо об'єктів житлового та нежитлового призначення, незавершеного будівництва, інженерно-транспортної інфраструктури міста Києва (далі - Інвестиційна комісія), до складу якої входять: 50% членів – депутати Київської міської ради та 50% – державні службовці КМДА.

Функції Інвестиційної комісії:

- Дає дозвіл на проведення інвестиційного конкурсу та включення в перелік проектів, які потребують залучення інвестицій.
- Розпорядження КМДА. В цьому документі прописується своєрідна дорожня карта проекту, структура, а також підрозділи, з якими потрібно співпрацювати та погоджувати проект.
- Підготовка документації проекту. До складу документації входять:
 1. Передпроектні пропозиції.
 2. Фінансова модель.
 3. Умови конкурсу.

- Затверджує умови конкурсу і оголошує конкурс. Зазвичай конкурс триває близько місяця.
- Відкриває конверти та оголошує список учасників.
- Визначає переможця. Починається підготовка та узгодження договору з інвестором.

Детально розглянемо елементи велосипедної інфраструктури, які можуть фінансуватися коштом інвестора. Інвестор має зобов'язання сплачувати пайову участь, економічна доцільність і обґрунтованість якої є предметом дискусій. Фактично інвестор за свої кошти будує всі мережі та безкоштовно передає експлуатуючим організаціям, потім сплачує місту пайову участь для будівництва того, чим воно не володіє, а надалі – щоквартально (чи щороку) сплачує податок на нерухомість, який і повинен спрямовуватися на розвиток інфраструктури. Тобто, фактично інвестор платить тричі.

Першим позитивним кроком в цьому напрямку стало прийняття рішення Київською міською радою №411/1415 [18] про затвердження «Порядку залучення, розрахунку розміру та використання коштів пайової участі замовників у розвитку інфраструктури міста Києва», де фіксується розмір пайової участі для житлової та нежитлової нерухомості на рівні 4% (замість коридору від 0 до 10%) як за спеціальним нормативом, так і з розрахунку від загальної кошторисної вартості будівництва.

Мотивуючим фактором для інвестора може стати зменшення відсотка пайової участі або взагалі звільнення від її сплати інвесторів, які закладатимуть в свої проекти елементи велосипедної інфраструктури. Де-

Саме на етапі формування умов конкурсу прописуються критерії та умови для інвестора. Саме сюди KIA та відповідальні департаменти, в тому числі Департамент містобудування та архітектури, мають вносити вимоги створення велоінфраструктури (велошляхи для під'їзду, місця для зберігання велосипедів у житлових або комерційних приміщеннях тощо).

План реалізації Концепції | 103

партамент економіки та інвестицій, у відомстві якого перебувають питання пайової участі у створенні соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури міста м. Києва, може розробити критерії та умови отримання таких пільг.

2.3.2.3. Заохочення для бізнесу

Головна умова для організацій та компаній, які власним коштом організують місця для стоянки та зберігання велосипедів, – спрощення процедури отримання дозволів та погоджень на їх встановлення. Сьогодні систему побудовано таким чином, що витрати, які підприємцю потрібно здійснити для влаштування елементів велосипедної інфраструктури, жодним чином не окупуються потенційними вигодами від її влаштування. Якщо це станеться – навіть власним коштом та без додаткових пільг підприємці влаштуватимуть для своїх співробітників місця для стоянки та зберігання велосипедів.

2.3.2.4. Заохочення для державних та комунальних служб

За спостереженнями та досвідом останніх років, державні та комунальні служби готові адмініструвати (виступати балансоутримувачем) та створювати елементи велоінфраструктури (зокрема, велосипедні

стійки) в місті лише за умови наявності джерел надходжень на таке утримання.

Окремі комунальні та державні установи часто не передбачають у бюджеті коштів на облаштування місця для паркування велосипедів. Одним із варіантів може бути пропозиція партнерства приватним компаніям, які готові власним коштом облаштувати велосипедки біля подібних закладів та передати їх на баланс комунальної чи державної установи.





Розділ 3. Облаштування VELOІНФРА- СТРУКТУРИ

Європейські принципи безпечної інфраструктури:

1. Велешляхи обладнуються спеціальними світлофорами для велосипедистів.
2. Зелене світло для велосипедистів загоряється на кілька секунд раніше, ніж для автомобілів.
3. Стоп-лінія для велосипедів знаходиться перед стоп-лінією для автомобілів.
4. Збільшена зона для зупинки велосипедистів на світлофорі, щоб водіям було їх краще видно.
5. Чітке маркування для велосипедних переїздів.
6. Жовті пробліскові вогні на велосипедних переїздах, як попередження для вантажних автомобілів.
7. Жодних паркувальних місць на перехрестях для покращення видимості.
8. Маркування велосипедних доріжок.
9. Знаки завершення велосипедної доріжки та світлофорне регулювання.
10. Покращена техніка безпеки і кращий контроль руху.

Матеріали цього розділу підготовлені, переважно, на основі німецьких рекомендацій з облаштування велоінфраструктури (ERA), перекладених українською мовою за підтримки Німецького товариства міжнародного співробітництва (GIZ).



3.1. Інфраструктура

1. Мережа;
2. Ділянки між перехрестями;
3. Перехрестя;
4. Дорожнє покриття.

3.1.1. Рекомендації з облаштування руху велосипедного транспорту

Принципи розвитку велоінфраструктури (п. 2.1.2) потрібно втілювати на чотирьох рівнях і обов'язково у правильному порядку:

Мережа. На цьому рівні ключовими факторами є наступні:

- Будівництво цілісних мереж і забезпечення повної відповідності потребам велосипедистів;
- Забезпечення прямих маршрутів з точки зору як відстані, так і часу (наприклад, вирішувати проблему відсутніх у мережі ланок шляхом забезпечення стежок у тому напрямку, де це можливо і зручно);
- Уникнення конфліктів з іншими учасниками руху (здебільшого йдеться про моторизований транспорт);
- Робота на дорогах та вулицях загаль-

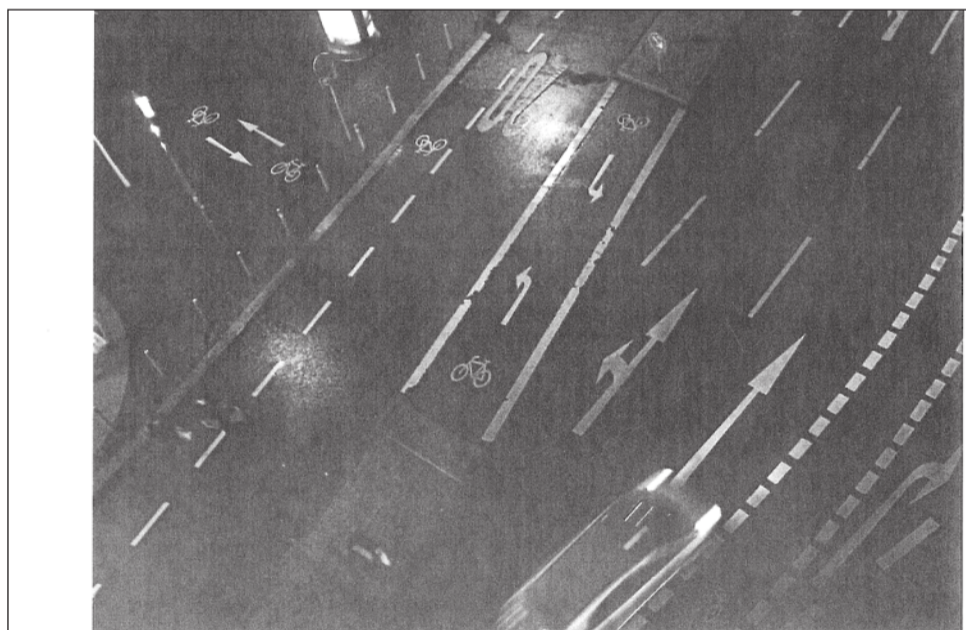


Фото: Асоціація велосипедистів Києва

ного користування;

- Мінімізація фізичного навантаження для велосипедистів;
- Забезпечення користувачам почуття захищеності від ризиків дорожнього руху.

Дороги потрібно конструювати таким чином, щоб вони відповідали усім якісним критеріям, пов'язаним з велосипедним рухом. Інфраструктуру, що не відповідає мінімальним стандартам по будь-якому із чотирьох показників, потрібно змінити. Це часто передбачає збалансування різних, часом несумісних вимог багатьох користувачів з різними потребами, котрі задіяні у процесі. Окремі спеціалісти відповідають за планування чи побудову інфраструктури, яка задовільняє потреби велосипедистів, у той час як інші залучають самих велосипедистів чи їх представників. Політики також можуть розставляти пріоритети, такі

як безпека або намагання підвищити конкурентоспроможність велосипедів порівняно з моторизованими транспортними засобами з наголосом на прямолінійності руху. У наступних розділах детальніше розглядатимуть мережі, ділянки між перехрестями та планування перехресть, в той час як наступна таблиця є попереднім оглядом наявних проблем та їх потенційних вирішень.

Проект об'єкта велотранспортної інфраструктури повинен бути придатним для того, щоб гарантувати чи підвищувати безпеку і якість руху. Вимоги, які впливають з цього, зібрано у таблиці 5.

Таблиця 4. Типові проблеми та рішення в облаштуванні руху велосипедного транспорту

№	Проблема	Рішення
1	Відмінності у швидкості між велосипедистами та іншими транспортними засобами	<ul style="list-style-type: none"> • Обмеження швидкості руху для моторизованого транспорту (зони з обмеженням швидкості руху до 30 км/год., «лежачі поліцейські») • Контроль дотримання швидкості • Виділення, а за можливості – відокремлення велосипедних доріжок, паралельні маршрути
2	Брак простору, який можна спеціально відвести для велоруку: <ul style="list-style-type: none"> • Малий інтервал між транспортними засобами, що рухаються, і бордюром/припаркованими автомобілями або між двома смугами дорожнього руху • Машини, що паркуються і від'їжджають; відкривання дверей 	<ul style="list-style-type: none"> • Забезпечення спеціально відведеного для велосипедистів простору (окремого/спільного з іншими видами транспорту) • Альтернативні паралельні маршрути • Ребриста роздільна смуга на дорожньому полотні
3	Перехрестя: <ul style="list-style-type: none"> • Довгі відстані для перетину проїзної частини • Високі швидкості моторизованого транспорту • Світлофорні цикли, зручніші для швидших засобів пересування 	<ul style="list-style-type: none"> • Пристосування/реконструкція перехресть часто зі зменшенням розмірів перехресть • Зменшення швидкості на під'їздах до перехрестя з усіх сторін • Зелений сигнал світлофора для велосипедистів вмикається раніше, ніж для моторизованого транспорту • Адаптація світлофорного циклу до потреб велосипедистів
4	Складні маневри: <ul style="list-style-type: none"> • Велосипедисти повертають вліво, перетинаючи смуги • Велосипедисти їдуть прямо в місцях, де решта учасників руху повертає наліво або направо 	<ul style="list-style-type: none"> • Зменшення швидкості моторизованого транспорту у зонах руху різних транспортних засобів • Спеціалізовані перехрестя (спеціально спроектовані перехрестя, зручні для велосипедистів)

5	Дорожня розмітка: відсутня, часткова, суперечлива. Невизначеність спонукає до менш дисциплінованої поведінки	<ul style="list-style-type: none"> Визначення політики/стандартів щодо наявності смуг на дорозі, велосипедних смуг на перехрестях, дорожньої розмітки, позначень, маркування зон дорожнього покриття червоним кольором тощо Мінімізація дорожньої розмітки у житлових районах
6	Вантажний транспорт та автобуси поруч з велосипедами: <ul style="list-style-type: none"> Проблеми на поворотах Швидкі автомобілі створюють повітряні вихори Посадка пасажирів 	<ul style="list-style-type: none"> Спеціальні смуги для вантажівок і автобусів Визначення мінімальної ширини велосипедних і автобусних смуг Продумана конструкція автобусних зупинок
7	Об'їзди: <ul style="list-style-type: none"> Переривчастість наявних велощляхів 	<ul style="list-style-type: none"> Смуги з рухом в протилежному напрямку для велосипедистів на вулицях з одностороннім рухом Маркування велосипедних шляхів через перехрестя
8	Недостатньо забезпечене дотримання правил дорожнього руху: <ul style="list-style-type: none"> Недотримання зупинки на червоний сигнал Перевищення швидкості (особливо – мотоциклістами) Використання автомобілями велосипедних смуг (у місцях, де виникають вуличні корки, для паркування чи завантаження вантажівок) Пішоходи, що нехтують правилами дорожнього руху 	<ul style="list-style-type: none"> Удосконалення нормативно-правових документів Забезпечення виконання законодавства Відокремлення велощляхів від смуг моторизованого транспорту «Кишені» для паркування і завантаження Довше зелене світло для пішоходів Навчальні кампанії, щоб впевнитись, що всі учасники дорожнього руху розуміють правила, їх підґрунтя та те, як правила практично застосовуються до різних транспортних засобів

113 | *Українська інфраструктура*

9	Непомітність велосипедистів для інших учасників руху	<ul style="list-style-type: none"> Навчання велосипедистів та водіїв автомобілів Забезпечення відповідного освітлення вулиць, наявність рефлекторів, дзвінків на велосипедах Т. зв. «бокси» – на перехрестях винесення стоп-лінії для велосипедистів перед стоп-лінією для іншого транспорту. Використовуються для окреслення місця очікування велосипедистами зеленого сигналу світлофора, де водії можуть добре їх бачити Уникнення такого планування, яке призводило би до зупинки велосипедистів у «мертвих зонах» автомобілів
10	Інтенсивний дорожній рух та велика кількість запаркованих транспортних засобів: <ul style="list-style-type: none"> Постійна присутність транспорту та деколи – помилкові рухи Відсутність вільного місця для соціальної діяльності у громадському просторі (включно з іграми) Шум та забруднення 	<ul style="list-style-type: none"> Забезпечення цілісної та ефективної системи громадського транспорту Обмеження швидкості руху (зони з обмеженням швидкості до 30 км/год., «лежачі поліцейські») Більше зон, вільних від автомобілів Зменшення кількості припаркованих машин та суворе дотримання правил
11	Поганий стан доріг: <ul style="list-style-type: none"> Ями, канави Скло та мокре листя Огорожі на дорогах 	<ul style="list-style-type: none"> Регулярне технічне обслуговування та якісне утримання Ліквідація дорожнього обладнання (огорож) там, де велосипедисти можуть з ним зітхнутись Розташування ліхтарних стовпів поза межами велосипедних та пішохідних маршрутів, там, де це можливо – кабелювання інженерних мереж, зменшуючи кількість наземного обладнання, що належить до ліній електропередач та інших

114 | *Українська інфраструктура*

На рівні «ділянки між перехрестями» ключовими факторами є:

- Забезпечення прямих маршрутів велосипедистів як по відстані, так і по часу;
- Уникнення непотрібних поворотів та звивистих доріг і стежок;
- Відокремлення велосипедистів від інших транспортних засобів у разі насиченого руху та значної різниці у швидкості;
- Вибір маршрутів, уникаючи надмірного шумового впливу та/або забруднення повітря, особливо спричиненого вантажівками й автобусами.

На рівні перехрестя ключовими факторами є:

- Наявність прямих маршрутів як по відстані, так і по часу;
- У місцях, де швидкості учасників руху дуже відрізняються, на велосипедному маршруті потрібно подбати про відповідні умови, які можуть передбачати спеціальні мости, шляхопроводи та тунелі;
- Мінімізація кількості зупинок велосипедистів та часу очікування;
- Забезпечення того, щоб велосипедисти були завжди видимими для водіїв моторизованого транспорту;
- Конструювання кривих, враховуючи швидкості велосипедів, а також застосування кривих для зниження швидкості та інші подібні заходи.

На рівні покриття доріг інженери та відповідальні за утримання вулиць мають забезпечити:

- Однакове дорожнє покриття усіх смуг для велосипедистів і смуг спільного користування;

→ Опір ковзанню для безпеки й комфорту;

- Якісний дренаж; велосипедисти не здогадуються, наскільки глибокими можуть бути калюжі. Вибірки є малопомітними та дуже небезпечними, особливо вночі, а також за хмарної, дощової та снігової погоди і т. д.

Додатково до цього на ділянках, що використовуються з рекреаційною метою, існують також вимоги стосовно привабливості руху, такі як ландшафтна інтеграція, можливість одночасного проїзду двох велосипедистів пліч-о-пліч, а також, за можливості, мінімізація шуму.

Проект об'єкта велоінфраструктури має враховувати вимоги різних груп велосипедистів. Суттєві відмінності між ними полягають у:

- різній здатності долати складні транспортні ситуації;
- індивідуально бажаних швидкостях їзди;
- використанні різних транспортних засобів і видів транспорту (наприклад, велосипеди з причепом чи трейлером, електровелосипеди, ролики за відповідного дозволу) з відповідними вимогами до ширини, довжини, радіусів кривих і шляху, необхідного для гальмування;
- різних вимогах до соціальної безпеки у громадських місцях.

Вимога	Впровадження
Безпека руху велотранспорту	
Об'єктивна безпека руху	Вибір форм руху з низьким ризиком ДТП, високим рівнем сприйняття і хорошою зрозумілістю
	Гарантія хороших умов видимості (поля зору учасників руху), впізнаваності будівель та споруд, наявності стаціонарного освітлення
	Інженерна реалізація з незначним ризиком падіння і загрози, як, наприклад, достатньо цупка поверхня, уникання канавок і кантів, запобіжні пристрої проти падіння
Суб'єктивна безпека руху	Урахування передумов для якісного стану утримання та експлуатації
	Уникання ситуацій, в яких користувачі відчувають загрозу чи підвищені вимоги до навичок та досвіду їзди на велосипеді
	Вибір форм організації руху велотранспорту з незначною залежністю від поведінки інших
Якість руху велотранспорту	
Враховування різних швидкостей	Можливість обгону
	Зменшення можливих перешкод, що впливають на швидкість руху
Мінімізація витрат сил	Поверхні з низьким опором коченню
	Мінімізація підйомів, яких можна уникнути
	Мінімізація непотрібних зупинок (наприклад, за допомогою скоординованого світлофорного регулювання)
Мінімізація втрат часу	Оптимізоване облаштування перехрестя і місць для перетину проїзної частини велосипедистами
	Оптимізоване світлофорне регулювання
	Можливість руху в усіх напрямках на перехрестях

Таблиця 5. Основні вимоги до проектування об'єктів велоінфраструктури

116 | *Українська інфраструктура*



МІФИ ПРО СУБСИДІЮ

КАЖУТЬ, У СУБСИДІЇ ВІДМОВЛЯЮТЬ
ОДНОМОМЕНТНО ОСОБАМ, ЩО
ПЕРЕБУВАЛИ ЗА КОРДОНОМ БІЛЬШЕ
НІЖ 60 ДНІВ?

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



Терпo.gov.ua

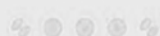
15-45 Урядова «гаряча лінія»



МІФИ ПРО СУБСИДІЮ

КАЖУТЬ, ЩО СУБСИДІЮ ТЕПЕР
НЕ ДАЮТЬ БЕЗРОБІТНИМ?

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



Терпo.gov.ua

15-45 Урядова «гаряча лінія»

Завершення громадських слухань щодо проекту Детального плану території комплексної реконструкції житлового масиву «Сирець» в межах вулиць Ризька, О.Теліги, Бакинська, Чаплигіна, Ясногірська, Котовського, Щусева у Шевченківському районі м. Києва

Департамент містобудування та архітектури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (замовник) та Комуніальна організація виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Інститут генерального плану м. Києва» (Розробник) керуючись ст.ст. 18, 21 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 року № 555 «Про затвердження Порядку проведення громадських слухань щодо врахування громадських інтересів під час розроблення проектів містобудівної документації на місцевому рівні» повідомляють про завершення процедури громадських слухань щодо проекту Детального плану території комплексної реконструкції житлового масиву «Сирець» в межах вулиць Ризька, О.Теліги, Бакинська, Чаплигіна, Ясногірська, Котовського, Щусева у Шевченківському районі м. Києва.

Детальний план території комплексної реконструкції житлового масиву «Сирець» в межах вулиць Ризька, О.Теліги, Бакинська, Чаплигіна, Ясногірська, Котовського, Щусева у Шевченківському районі м. Києва, розроблявся відповідно до Рішення Київської міської ради від 13.11.2013 № 10006 «Про затвердження міської програми створення (оновлення) містобудівної документації у м. Києві».

Згідно з п. 4 постанови Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 555 «Про затвердження Порядку проведення громадських слухань щодо врахування громадських інтересів під час розроблення проектів містобудівної документації на місцевому рівні» експозицію матеріалів проекту Детального плану території комплексної реконструкції житлового масиву «Сирець» в межах вулиць Ризька, О.Теліги, Бакинська, Чаплигіна, Ясногірська, Котовського, Щусева у Шевченківському районі м. Києва було розміщено в приміщенні Шевченківської державної адміністрації, вул. Б.Хмельницького, 24. Розгляд проекту та врахування пропозицій тривав протягом 1 місяця з дня публікації повідомлення про початок громадських слухань в газеті «Хрещатик» № 104 (5017) від 10.10.2017.

Ознайомитись зі звітом про результати розгляду та врахування пропозицій громадськості, юридичних та фізичних осіб, отриманих під час проведення громадських слухань детального плану території комплексної реконструкції житлового масиву «Сирець» в межах вулиць Ризька, О.Теліги, Бакинська, Чаплигіна, Ясногірська, Котовського, Щусева у Шевченківському районі м. Києва можливо на офіційному сайті Департаменту містобудування та архітектури <http://kga.gov.ua/>

Заява про екологічні наслідки

ПрАТ «ХК «Київміськбуд» виступає замовником по об'єкту: «Будівництво житлових будинків з вбудованими приміщеннями на вул. Миколи Кибальчича, 2 в Дніпровському районі м. Києва». Соціально-економічна необхідність: розвиток житлового будівництва; створення робочих місць. Потреба в ресурсах: енергетичних – електромережа згідно технічних умов (далі – ТУ), теплопостачання – згідно ТУ; водних – згідно ТУ. Транспортне забезпечення: під'їздний автотранспорт. Екологічні та інші обмеження: дотримання гігієнічних нормативів якості атмосферного повітря, води та ґрунтів (ГДК), дотримання нормативних рівнів шуму, санітарних розривів. Необхідна еколого-інженерна підготовка і захист території: не потребує. Можливі види впливів на навколишнє середовище: повітряне середовище – викиди діоксиду сірки, оксиду вуглецю, оксидів азоту, вуглеводнів, сажі, парникових газів та ін., водне середовище: утворення стічних вод; ґрунти: вплив відсутній; рослинний і тваринний світ: вплив відсутній; навколишнє соціальне середовище: створення робочих місць; навколишнє техногенне середовище: вплив відсутній. Під час діяльності можуть утворюватись наступні відходи: тверді побутові відходи, шлам септиків та ін. Об'єм виконання ОВНС – згідно ДБН А.2.2-1-2003. Для ознайомлення з проектом, з метою надання пропозицій (зауважень) – звертатися до замовника проекту, генпроектувальника та розробника матеріалів ОВНС. Замовник проекту: ПрАТ ХК «Київміськбуд», тел. (044) 288-54-22. Генпроектувальник: ТОВ «Буд-Проект Груп».

Заява про екологічні наслідки

ПрАТ «ХК «Київміськбуд» виконує функції замовника по об'єкту: «Будівництво рекреаційно-оздоровчого комплексу з благоустроєм території за адресою вул. Квітки Цісик, 34.36 в Оболонському районі м. Києва» Соціально-економічна необхідність: розвиток рекреаційно-оздоровчого комплексу; створення робочих місць. Потреба в ресурсах: енергетичних – електромережа згідно технічних умов (далі – ТУ), газопостачання – згідно ТУ; водних – згідно ТУ. Транспортне забезпечення: під'їздний автотранспорт. Екологічні та інші обмеження: дотримання гігієнічних нормативів якості атмосферного повітря, води та ґрунтів (ГДК), дотримання нормативних рівнів шуму, санітарних розривів. Необхідна еколого-інженерна підготовка і захист території: не потребує. Можливі види впливів на навколишнє середовище: повітряне середовище – викиди діоксиду сірки, оксиду вуглецю, оксидів азоту, вуглеводнів, сажі, парникових газів та ін., водне середовище: утворення стічних вод; ґрунти: вплив відсутній; рослинний і тваринний світ: вплив відсутній; навколишнє соціальне середовище: створення робочих місць; навколишнє техногенне середовище: вплив відсутній. Під час діяльності можуть утворюватись наступні відходи: тверді побутові відходи, шлам септиків та ін. Об'єм виконання ОВНС – згідно ДБН А.2.2-1-2003. Для ознайомлення з проектом, з метою надання пропозицій (зауважень) – звертатися до замовника проекту, генпроектувальника та розробника матеріалів ОВНС. Замовник проекту: ПрАТ ХК «Київміськбуд», тел. (044) 288-50-42. Генпроектувальник: ТОВ «Буд-Проект Груп».

Ухвалою Окружного адміністративного суду міста Києва від 10.07.2018 у справі № 826/8696/18 суддею Амелюхінін В.В. відкрито провадження в адміністративній справі за позовом Спирідончової Антоніни Вікторівни, Муц Віктора Ярославовича, Бугакової Софії Ігорівни, Бугакової Серафими Ігорівни до виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), треті особи ТОВ «Комфортна оселя» та ТОВ «Експо плюс» про визнання нечинним розпорядження № 1207 від 05.10.2017 р. «Про внесення змін до Тарифів та структури тарифів на послуги з утримання будинків і споруд та прибудинкових територій, які надають виконавці цих послуг, по кожному будинку окремо для здійснення розрахунків із споживачами залежно від оплати останніми не пізніше або після 20 числа місяця, що настає за розрахунковим» в частині встановлення тарифів з утримання будинків і споруд та прибудинкової території для будинків Голосіївський проспект 58, 60, 62, які обслуговує ТОВ «Комфортна оселя». Судове засідання призначено на 30.08.2018 о 09.30 та відбудеться в приміщенні Окружного адміністративного суду міста Києва за адресою: місто Київ, вул. Петра Болбочана, 8, корп. 1 зал судових засідань № 36.

Подільська районна в місті Києві державна адміністрація оголошує про намір передати в оренду нежитлові приміщення цоколю за адресою: м. Київ, вул. Межова, 119:
- площею 146,40 кв.м, вартість приміщення 1936443,00 грн (без ПДВ), орендна плата за перший місяць оренди – 4 668,01 грн (без ПДВ), (1,23,4%), на строк 2 роки 364 дні, для розміщення громадських, благодійних організацій (реабілітаційно-медичний центр);
- площею 172,55 кв.м, вартість приміщення 2138958,00 грн (без ПДВ), орендна плата за перший місяць оренди – 16 346,99 грн (без ПДВ), (9%), на строк 2 роки 364 дні, для розміщення приватного закладу охорони здоров'я (реабілітаційно-медичний центр).
Балансоутримувач – КП «Керуюча компанія з обслуговування житлового фонду Подільського району м. Києва»: м. Київ, вул. Хорива, 36, тел. 425-22-86.

Термін прийняття заяв про оренду – 10 робочих днів з дня публікації оголошення.
Заяви про оренду приймаються за адресою: м. Київ, Контрактова пл., 2, Подільська районна в місті Києві державна адміністрація. Довідкова інформація за телефоном 485-18-87.

24.08.2018 р. о 13.00 відбудеться встановлення в натурі (на місцевості) меж земельної ділянки гр. Караульного Володимира Івановича за адресою: м. Київ, Голосіївський р-н, вул. Вітавська, 35.

Просимо бути присутнім суміжного землекористувача – Теплицьку Людмилу Олександрівну (кадастровий номер 8000000000:90:046:0056).

КОЛЬОРОПОДІЛ
формат А2 (660x560 мм): 01034, Київ, вул. Володимирська, 51-а, репродцентр газети «Хрещатик», repro.kreschatik.kiev.ua

Графік проведення прийому громадян керівництвом КМДА на III квартал 2018 року



У першого заступника голови КМДА Миколи Юрійовича Поворозника (питання бюджету та фінансів, планування і обліку, податкової політики, банківської діяльності; економіки та інвестицій; охорони здоров'я; преси та інформації; внутрішньої політики; видавничої справи; роботи зі зверненнями громадян, документального забезпечення, забезпечення законності, правопорядку, прав і свобод громадян; взаємодії та розвитку зв'язків з судами, правоохоронними органами; міжнародних відносин; інші питання діяльності апарату виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) особистий прийом громадян – кожної третьої п'ятниці з 12.00 до 14.00 на вул. Хрещатик, 36. Телефон посадової особи, відповідальної за організацію особистого прийому громадян, – 202-74-40. Особистий виїзний прийом – кожного першого понеділка місяця з 16.00 до 17.00 у Печерській РДА та кожної третьої п'ятниці з 16.00 до 17.00 у Шевченківській РДА. День та час проведення прямої «гарячої» телефонної лінії: кожного першого вівторка з 11.00 до 12.00, тел. 202-76-76.



У заступника голови КМДА Дмитра Олександровича Давтяна (питання інформатизації, теле-радіомовлення, поштового зв'язку; транспорту та зв'язку; будівництва та ремонту доріг; питання промислової, науково-технічної та інноваційної політики; регуляторної політики та підприємництва; внутрішньої торгівлі та побутового обслуговування населення; діяльності ринків; організації виставкової діяльності; телекомунікаційних систем та технологій, інформатизації, електронного урядування, захисту інформації; розвитку інформаційного суспільства на території м. Києва; питання комунальної власності; управління комунальним майном та приватизації) особистий прийом – кожної четвертої середі місяця з 10.00 до 12.00 на вулиці Хрещатик, 36. Телефон посадової особи, відповідальної за організацію особистого прийому громадян, – 202-76-16. Особистий виїзний прийом – кожного другого вівторка з 10.00 до 11.00 в Дніпровській РДА. День та час проведення прямої «гарячої» телефонної лінії: кожної третьої середі з 10.00 до 11.00, тел. 202-76-76.



У заступника голови КМДА Валентина Миколаївича Мондріївської (питання освіти і науки; фізичної культури і спорту; питання материнства і дитинства, дітей-сиріт, сім'ї та молоді; соціального забезпечення та соціального захисту соціально незахищених громадян – пенсіонерів, інвалідів, одиноких непрацездатних, дітей-сиріт, одиноких матерів, багатодітних сімей та інших; забезпечення виконання законодавства про пільги, зайнятості населення, праці та заробітної плати; гендерної політики) особистий прийом – кожної другої середі місяця з 14.00 до 15.00 на вулиці Хрещатик, 36. Телефон посадової особи, відповідальної за організацію особистого прийому громадян, – 202-76-12. Особистий виїзний прийом – кожного третього вівторка місяця з 16.00 до 18.00 у Деснянській РДА та кожного першого вівторка з 14.00 до 16.00 у Подільській РДА. День та час проведення прямої «гарячої» телефонної лінії: кожної другої середі з 17.00 до 18.00, тел. 202-76-76.



У заступника голови КМДА Вячеслава Івановича Нєпопа (питання капітального будівництва; будівництва житла, реконструкції житлового фонду; забезпечення населення житловою площею, питання вирішення проблеми забезпечення житлом інвесторів, які зазнали збитків внаслідок діяльності групи інвестиційно-будівельних компаній «Еліта-центр»; архітектурно-будівельного контролю) особистий прийом – кожної другої середі місяця з 14.00 до 16.00 на вулиці Хрещатик, 36. Телефон посадової особи, відповідальної за організацію особистого прийому громадян, – 202-77-20. Особистий виїзний прийом – кожної четвертої середі місяця з 14.00 до 16.00 у Солом'янській РДА. День та час проведення прямої «гарячої» телефонної лінії: кожної другої середі з 12.00 до 13.00, тел. 202-76-76.



У заступника голови КМДА Петра Олександровича Пантелєєва (питання житлово-комунального господарства, енергетики, енергоефективності та енергозбереження; утримання і

забезпечення належного стану житлового фонду, співпраці з ОСББ, приватизації житла, надання ритуальних послуг; контролю за благоустроєм; надзвичайних ситуацій; охорони довкілля; охорони праці та безпеки життєдіяльності населення; екології та природних ресурсів) особистий прийом – кожного другого четверга з 16.00 до 18.00 на вулиці Хрещатик, 36. Телефон посадової особи, відповідальної за організацію особистого прийому громадян, – 202-75-56. Особистий виїзний прийом – кожного першого четверга місяця з 16.00 до 18.00 у Святошинській РДА. День та час проведення прямої «гарячої» телефонної лінії: кожного третього четверга з 16.00 до 17.00, тел. 202-76-76.



У заступника голови КМДА Олександра Валерійовича Спасибка (питання використання та охорони земельних ресурсів м. Києва; містобудування та архітектури, регулювання містобудівної діяльності; реєстрації місця проживання/перебування фізичних осіб на території міста Києва; державної реєстрації речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень, юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців; діяльності архівів) особистий прийом громадян – кожної першої середі місяця з 16.00 до 17.00 на вул. Хрещатик, 36. Телефони посадової особи, відповідальної за організацію особистого прийому громадян, – 202-77-04, 202-77-05. Особистий виїзний прийом – у другу середу кожного місяця з 16.00 в Оболонській РДА. День та час проведення прямої «гарячої» телефонної лінії: кожного другого четверга місяця з 14.00 до 15.00, тел. 202-76-76.



У заступника голови КМДА Олексія Юрійовича Резнікова (питання децентралізації та місцевого самоврядування; туризму і промоцій; реклами; культури та охорони культурної спадщини) особистий прийом громадян – кожного другого вівторка місяця з 10.00 до 12.00 на вул. Хрещатик, 36. Телефон посадової особи, відповідальної за організацію особистого прийому громадян, – 202-70-52. Особистий виїзний прийом – кожного третього четверга місяця з 10.00 до 12.00 у Голосіївській РДА та кожного четвертого четверга з 10.00 до 12.00 у Дарницькій РДА. День та час проведення прямої «гарячої» телефонної лінії: кожного четвертого вівторка з 10.00 до 11.00, тел. 202-76-76.

НОВИНИ

У центрі столиці встановлять меморіальні дошки видатним киянам

ДЛЯ ВШАНУВАННЯ пам'яті заслужених діячів науки і техніки України, українського письменника та перекладача, першого українського космонавта, керівника пожежної охорони України, учасника АТО, який загинув на сході України, у Києві встановлять меморіальні дошки. Розпорядженням КМДА затверджено перелік відповідних адрес.

Зокрема меморіальні дошки встановлять із нагоди 100-річчя від дня встановлення дипломатичних відносин між Болгарією та Україною (на фасаді будівлі на вул. Архітектора Городецького, 5), а також на честь: доктора медичних наук, професора, заслуженого діяча науки і техніки України Петра Мошича (вул. Хрещатик, 15); українського правознавця, доктора юридичних наук, заслуженого діяча науки і техніки України, криміналіста, професора Михайла Сега (вул. Інститутська, 27/6); Героя України, учасника антитерористичної операції, який загинув на сході України, Ігоря Брановицького (вул. Лейпцизька, 11-а); українського письменника та перекладача Віля Гримича (вул. Олесь Гончара, 52); першого українського космонавта Леоніда Каденюка (бульв. Лесі Українки, 21); почесного майстра спорту, генерал-майора внутрішньої служби, керівника пожежної охорони України Миколи Хорошка (вул. Володимирська, 13).

Цей перелік визначено, враховуючи протокол засідання Комісії з питань встановлення пам'ятних знаків. Витрати, пов'язані із виготовленням і встановленням меморіальних дошок, профінансують за позабюджетні кошти ■

У Києві до Дня Незалежності відбудеться тиждень права

ІЗ 20 ДО 23 СЕРПНЯ з нагоди відзначення 27-ї річниці Незалежності України у Києві проведуть тиждень права, у рамках якого заплановано здійснення правоосвітніх заходів та надання професійної безоплатної первинної правової допомоги з питань реалізації і захисту прав людини. Про це повідомив організатор заходу – Інститут політико-правових та релігійних досліджень.

Місія тижня права – утвердження поваги до права та довіри до правників як правової традиції в українському суспільстві. Консультації надаватимуться представниками Інституту політико-правових та релігійних досліджень спільно з юристами Юридичної компанії «АЮР КОНСАЛТИНГ».

Для запису на консультацію направте лист на e-mail: institute2014@ukr.net (у темі листа вказати: «Тиждень права до Дня Незалежності України») ■

Підготувала Марія КАТАЄВА | «Хрещатик»