



Хрещатик

офіційне видання газети київської міської ради

НОВИНИ

Київ змагатиметься за «12 зірок»

Цьогоріч українська столиця знову братиме участь у Європейському тижні місцевої демократії, щорічній події серед держав – членів Ради Європи, в рамках якої місцеві органи влади проводять різноманітні заходи, спрямовані на поглиблення діалогу з громадою та її залучення до управлінських процесів на місцях.

«Минулого року ми вперше долучилися до проведення Європейського тижня місцевої демократії. І одразу ж гарно себе зарекомендували, здобувши головну нагороду – 12 зірок. Вона підкреслює досягнення місцевої влади у залученні громади до розвитку місцевої демократії та загалом суспільного життя на рівні міста. У цьому процесі маємо ряд ефективних інструментів: Громадський бюджет, електронні петиції, місцеві ініціативи та громадські слухання. Зараз ми вдосконалюємо інструменти електронної демократії. Наприклад, розробили нову редакцію Положення про Громадський бюджет, прийняли Положення про загальні збори членів територіальної громади за місцем проживання», – зазначив керівник Управління з питань децентралізації, розвитку місцевого самоврядування, регіональних та міжнародних зв'язків Київради Юрій Павлов.

За його словами, таких високих показників вдається досягнути завдяки тісній співпраці з Конгресом місцевих та регіональних влад Ради Європи, адже Київ дослухається до всіх рекомендацій та переймає успішний досвід європейських країн. У рамках проведення Європейського тижня місцевої демократії у столиці заплановані тематичні акції, майстер-класи, тренінги, лекції та круглі столи, що покликані забезпечити обізнаність громадян щодо функціонування органів місцевого самоврядування та залучити киян до активнішої участі у суспільному житті. Основні заходи проходять восени.

Міські служби ліквідовують наслідки негоди

Понад 300 одиниць техніки та більше тисячі спеціалістів рятувальних і комунальних служб оперативно залучаються до ліквідації наслідків негоди, повідомив заступник голови КМДА Петро Пантелеєв.

«Потрібно працювати на випередження та системно, модернізувати і розширяти потужність водостоків, тому що сучасні дренажні системи не в змозі приймати таку кількість води. Ми повинні готуватися до того, що залпові зливи стануть регулярними влітку. Тому проблема прийняття зливових стоків є для Києва однією з пріоритетних», – констатував заступник голови КМДА.

За його інформацією, за тиждень у місті повалено 300 дерев, 500 дерев пошкоджено, зруйновано 8 опор електропередач, підтоплено автомобілі та подекуди пошкоджено тротуари. Кожна із проблемних локацій має свої причини підтоплення під час зливи: недосконалість проекту дренажної системи, її моральна застарілість чи проведення поруч будівельних робіт.

Пошкоджену ділянку проїжджої частини по вулиці Антоновича вже відремонтовано, рух відновлено, а остаточні висновки причин підтоплення на центральних вулицях міста надасть комісія. Крім того, нині триває проектування замін системи дренажу станції метро «Лівобережна». Також інженери працюють над аналізом і модернізацією насосної та інших систем на вулиці Олени Теліги у районі станції метро «Дорогожичі».

Веселкові барви казки

У столиці триває виставка квітів до Дня Незалежності України



Фото Віктора ПІСКУНОВА

Минулого тижня на Співочому полі Печерського ландшафтного парку відкрилася традиційна квіткова виставка на тему «Чарівний український міф». Тут відвідувачі зустрінуть Вогняного Змія, Повітрулю, Русалку, Мавку та інших духів природи.

Марія КАТАЄВА | «Хрещатик»

ЗАГАЛОМ представлено 10 композицій від кожного з комунальних підприємств з утримання зелених насаджень столиці, зазначив на відкритті начальник управління екології та природних ресурсів КМДА Андрій Мальований.

Обираючи тему, дизайнери опиралися на дослідження науковців, розвідки етнографів і фольклористів, а також на народні казки, легенди, звичаї, пісні. Адже праукраїнська міфологія надзвичайно багата, розповідає про загадковий світ природного царства і духів, в яких вірили наші прашури.

На пагорбах Співочого поля панують

юна дівчина Весна в розкішному вінку з птахами-вісниками, щедра красуня Літо в золотавій сорочці, господар гаїв і дібров Лісовик, володар ланів Польовик, доброзичливий і замріяний Водяник. Є й персонаж із карпатської міфології, донька гірських вітрів Повітруля – красуня, яка навідує чабанів та допомагає стеретти їм овець, а ще Вогняний змії-перелесник – спокусник, що прилітає до жінок, приймаючи вигляд їх чоловіка. На полі можна знайти Русалку з квітучою папороттю, біля якої загадати бажання, Мавку і навіть пtiцю-дівичку Гамаюн із жіночим обличчям, що допомагає людям, віщує радість та щастя.

Квіткова виставка розмістилася на території площею майже 1500 кв. м. Цього року районні КП УЗН Києва висадили понад 200 тисяч квітів, вирощених у власних парниках: це різні види альтернатери, бегонії, тагетису (чорнобривці), коліусу, цинерарія, агератум, сеткреазія, ірзине, гортензія, ехінацея, лобелія, очиток, а також злакові трави та кущі. Крім того, для оформлення композицій використані об'ємні конструкції, мармурова крихта, дерево, солома, елементи з фанери та металу.

В. о. директора КО «Київзеленбуд» Наталія Белоусова висловила вдячність районним

КП УЗН за їхню натхненну роботу: «Дякую всім працівникам, дизайнерам, директорам за ідеї, які щоразу дивують, за їхню копiтку працю і що, незважаючи на примхи природи, спеку, дощі, сьогодні гості Співочого поля можуть насолодитися яскравими легендами. Кожний район по-своєму розкрив тему, а всі композиції разом символізують наш український народ, наші чарівні українські міфи».

Оскільки виставка традиційно проходить на території Співочого поля, на гостей чекає багато сюрпризів.

«Цьогоріч ми пропонуємо відвідувачам не просто насолодитися квітковими композиціями, зробивши сотні яскравих фото біля них, а й поринути у світ казок та легенд у віар-кімнатах. А квести, спеціально розроблені до свят, проведуть учасників міфологічними стежками та ознайомлять з усіма загадками Праукраїни. Вихідними на полі також працюватимуть лялькові театри та сферичний кінотеатр з тематичними фільмами», – анонсував керівник компанії-оператора Співочого поля – Grand Event Денис Погорелко.

Виставка «Чарівний український міф» триває до 16 вересня, відкрита щодня з 9.00 до 21.00 ■



4 820060 500328

Нормативно-правові та інші акти органів місцевого самоврядування
випуск № 88 (1900), вівторок, 21 серпня 2018 р.

КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА
РІШЕННЯ

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, 10, 14, 15 та 17 серпня 2018 року.

- рини, зменшує кількість «поганого»;
- Зміцнює спину;
 - Схильна врегульовувати кровонасну систему, роботу легенів;
 - Зміцнює кістки та підтримує м'язи в добрій формі;
 - Дає результати без напруження суглобів, оскільки їзда велосипедом створює незначне навантаження на них.
- Лікарі при рекомендації здорового способу життя мають орієнтуватись, в тому числі, на використання велосипеду, радити користуватися рекреаційними маршрутами, маршрутами здоров'я для активного відпочинку в місті.

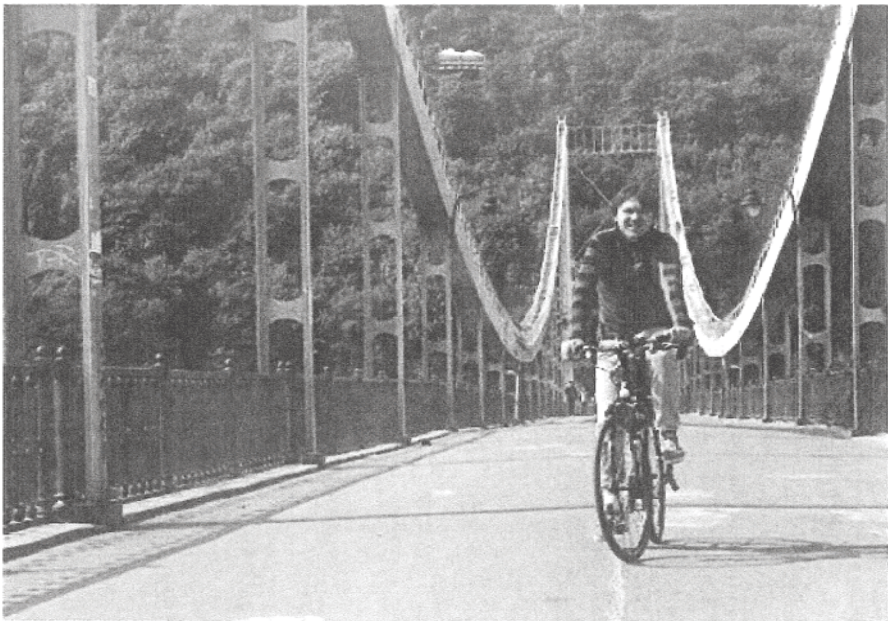


Фото з ресурсу: lb.ua

3.2.1.3. З районними адміністраціями

Співпраця та інформаційна робота з районними адміністраціями має проводитись на постійній та систематичній основі. Важливо випрацювати простий та дієвий механізм співпраці. Має розміщуватись інформація про наявність та можливості використання велосипедної інфраструктури мешканцями районів міста.

Важливим елементом інформування є розміщення матеріалів у під'їздах житлових будинків. Таку функцію мають виконувати балансоутримувачі та районні у місті Києві державні адміністрації.

3.2.1.4. Із закладами освіти та підприємствами

Заклади освіти

Промоційна робота в школах та університетах має проводитись в сфері популяризації велосипеда для поїздок на навчання та вивчення Правил дорожнього руху. Така промоція має проводитись в тісній взаємодії з поліцією. Разом з тим, діти від 7 до 14 років не вказуються в Правилах дорожнього руху як учасники дорожнього руху. Слід проводити промоційну роботу з батьками, щоб заохочувати їх супроводжувати дітей по дорозі до школи. Таким чином, повсякденна їзда на короткі відстані до школи на велосипеді сприятиме тому, що діти звикатимуть до дорожнього руху, а також виховуватиме почуття незалежності, відповідальності та здорового способу життя. Разом з тим, водії звикають до присутності різних учасників дорожнього руху.

Бізнес

Багато компаній в місті декларують турботу про здоров'я своїх працівників і готові докладати зусиль для забезпечення умов для їх комфортного доїзду на робоче місце: будувати велопарковки біля офісу, робити



міщення для велосипедів.

Крім того, потрібно повідомляти, що велосипед не тільки позитивно впливає на здоров'я та емоційний стан працівника, а й має свої економічні та інші вигоди. Наприклад, час, який працівник проводить в дорозі на роботу і з неї, є непродуктивно витраченим. І якщо їзда на велосипеді економить час на стояння в заторах, це автоматично зменшує річні транспортні втрати, а, отже, і несе соціально-економічні вигоди працівнику.

Постійна комунікація, промоція та зворотний зв'язок з підприємцями вкрай важливий, адже їх податки (бізнесу) складають суттєву статтю доходів бюджету міста.

3.2.1.5. З виробниками велосипедів та супутніх товарів

Виробники та продавці велотоварів мають залучатись на етапі реалізації про-



велосипедного транспорту в Києві та Україні. Також має бути відпрацьовано механізм тестування різних розробок велосипедистами-активістами та представниками громадських організацій, які займаються питаннями вело. Така взаємовигідна комунікація допоможе випускати справді якісний та випробуваний в реальних умовах продукт.

3.2.1.6. З громадськими організаціями

Громадський сектор на сьогоднішній день є рушієм змін та просування інновацій в транспортній сфері міста Києва. Двостороння взаємодія різних структурних підрозділів транспортної галузі з громадськими організаціями є гарантом промоції велосипеда як повсякденного виду транспорту. Громадські організації мають залучатись до обговорень планів ремонтів та реконструкцій вулиць, пошуку рішень, які будуть враховувати потреби різних учасників дорожнього руху і досвід

користувачів велотранспорту.

Така співпраця може відбуватись також як між самими ГО, так і КМДА в питаннях формування стратегій комунікацій, розробки промокампаній, спільного проведення заходів.



3.3. Управління

3.3.1. Рекомендації щодо змін ДБН та ДСТУ

Пропозиції змін до:

→

ГОСТ ДСТУ 2587:2010. «Розмітка дорожня»;

→

ГОСТ ДСТУ 4092:2002. «Світлофори дорожні»;

→

ГОСТ ДСТУ 4100:2014. «Знаки дорожні»

→

та «Правил дорожнього руху» викладено в п. 2.3.1.

Наразі в Україні відсутні будь-які стандарти або настанови у сфері велосипедної інфраструктури, зокрема, настанови щодо проектування вулиць з урахуванням руху велосипедного транспорту. Цей документ має допомагати інженерам облаштовувати безпечні та зручні велосмуги, велодоріжки, рух перехрестями та інші форми організації руху велосипедистів, зазначені у цій Концепції.

Інший документ, який потребує розробки на державному рівні, - це стандарти велосипедної навігації. Такі таблиці повинні мати уніфікований вид, відповідати можливостям зчитування інформації користувачами велотранспорту на відстані та окреслювати принципи облаштування навігації.

КМДА повинна ініціювати комунікацію з відповідними міністерствами щодо розробки таких стандартів.

Розглянемо більш детально зміни, які необхідно внести в:

ДБН 2.3-5-2001 «Вулиці та дороги населених пунктів» ;

ДБН 2.3-6 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень».

ДБН 2.3-5-2001 «Вулиці та дороги населених пунктів»

Перегляд та адаптація будівельних норм для міських доріг і вулиць до сучасних умов – це необхідна попередня умова для підвищення безпеки на вулицях та дорогах міст України, особливо пішоходів, велосипедистів та пасажирів громадського транспорту.

Ключовими питаннями для безпеки на дорогах є:

→

Інтенсивність руху/ ширина смуги;

→

Проектування нерегульованого пішохідного переходу (кількість смуг, які перетинаються);

→

Проектування велосипедної інфраструктури;

→

Проектування пішохідної інфраструктури;

→

Проектування перехресть;

→

Проектування зупинок громадського транспорту.

Існують тенденції до повного розмежування дорожнього руху. Проте жорсткий розподіл видів транспорту виправданий лише у випадку дозволеної високої швидкості або у випадку надання пріоритету громадському транспорту. В цьому випадку не потрібно збільшувати кількість підземних і надземних

магістральна вулиця перестає бути вулицею, і перетворюється на кордон між частинами житлових чи громадських районів, а мешканці прилеглих будинків вимушені слухати транспортний шум цілодобово.

2. Ширина смуги руху та розрахункова швидкість

Відомо, що під час руху автомобіль займає динамічний коридор, ширина якого є більшою, ніж ширина автомобіля, і залежить від швидкості руху. При цьому наявність широких смуг руху (3,5-3,75 м) дає водіям психологічне відчуття свободи, що несвідомо призводить до збільшення ними швидкості руху і, відповідно, порушення швидкісного режиму.

За даними досліджень [34], розширення смуги на 1 м призводить до зростання швидкості на 15 км/год. При цьому суттєво зростає гальмівний шлях і, відповідно, збільшується імовірність виникнення ДТП та збільшується важкість наслідків ДТП. Типовим прикладом такої ситуації є просп. Перемоги в Києві, де автомобілі рухаються в середніх смугах зі швидкістю понад 100 км/год, хоча з обох сторін проспекту є житлова забудова, навчальні заклади, місця відпочинку тощо. При цьому за будь-якого ДТП практично завжди гинуть люди.

3. Особливості процесу реконструкції вулиць

Під час реконструкції вулиць в сформованій забудові, особливо в районах з історичною забудовою, часто виникає ситуація, коли вулиця за своїм значенням є магістральною, однак за геометричними параметрами відповідає максимум житловій. Тобто дотримались усіх вимог ДБНів під час реконструкції вулиці фізично неможливо без знесення будинків.

4. Особливості врахування потреб пішоходів

Під час реконструкції вулиці у сформованій забудові часто виникає ситуація, що у проєкті реконструкції інженер повністю витримує норми для проїзної частини, нехтуючи при цьому нормами для пішоходів, велосипедистів, зупинок громадського транспорту тощо.

5. Особливості врахування потреб велосипедистів

Під час розроблення проєкту реконструкції вулиці інженери «забувають» про велосипедну доріжку, або втискають її за залишковим принципом. Це не сприяє розвитку велосипедного руху, створює конфліктні ситуації між пішоходами та велосипедистами, а також є причиною обурення з боку мешканців щодо недолугості проєкту.

Можливість вирішення:

1. Класифікація вулиць і доріг

У світі є чіткий поділ на вулично-дорожню мережу (ВДМ) на рівні міста (вулиці, проспекти, бульвари тощо) та другий контур ВДМ: магістралі безперервного руху (хайвеї, автомагістралі, фрівеї), які проходять поза житловою забудовою, вище або нижче рівня землі (щоб не було незручних перетинів з локальними, особливо пішохідними сполученнями), у промзоні, чи вздовж смуги відведення залізниць або в балках та інших особливостях рельєфу. Останнім часом такі магістралі активно ховають у тунелі, особливо в місцях, де вони розрізають пляму забудови чи розділяють сусідні житлові райони.

пішохідних переходів та огорож вздовж доріг. Натомість слід збільшити кількість острівців безпеки, знаків, що позначають пішохідні доріжки і переходи, та світлофорів з чіткими сигналами для пішоходів і велосипедистів. Не варто сліпо розширювати перехрестя і смуги автомобільного руху, натомість слід виділити окремі смуги для громадського транспорту на перехрестях та інтенсивних вулицях.

Потрібно запустити позитивний цикл: зменшення площі/ширини доріг зменшує швидкість, що, в свою чергу, зменшує привабливість користування приватними автомобілями.

Можливо також використання так званого «спільного простору» (shared space), яке передбачає обережне «злиття» автомобілістів і велосипедистів, велосипедистів і пішоходів, а також розвиток щільної мережі місць наземного перетину проїзної частини на окремих вулицях і площах, рівно як і висока пропускна здатність самого міського простору.

Без покращення стандартів проектування доріг в містах України з фокусом на потреби велосипедистів та пішоходів кількість ДТП, ймовірно, зростатиме й надалі. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України разом з ГО «Асоціація велосипедистів Києва», практикуючими інженерами транспорту та міжнародними експертами напрацювали відповідні зміни до ДБН «Вулиці та дороги населених пунктів». Вони набудуть чинності у новій редакції документа, яка очікується у 2018 році.

Нижче подано основні запропоновані зміни:

→

звуження нормативної ширини смуг та розрахункової швидкості руху моторизованого транспорту у містах (що сприяє зниженню швидкості руху автомобілів, економії ресурсів та підвищенню безпеки);

→

зменшення мінімальних відстаней між велодоріжкою та іншими елементами вулиці (проїзною частиною, тротуаром, огороженими тощо);

→

зменшення максимальної висоти бортового каменю на пішохідних переходах та велопереїздах з 10 см до 3 см;

→

заборона організації автостоянок тимчасового зберігання на тротуарах;

→

рекомендації щодо ширини велосмуг та велодоріжок, способів організації руху велосипедистів через перехрестя.

ДБН 2.3-6 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень»

Львівською командою експертів з Львівавтодору були проаналізовані основні проблеми, які виникають при роботі з ДБН 2.3-6 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень», та запропоновані основні можливі варіанти вирішення цих проблем. Доцільно враховувати ці пропозиції, оскільки для Києва вони теж актуальні.

Проблема 1 – класифікація вулиць і доріг, вимоги до їхніх основних елементів

Характеристика проблеми:

1. Класифікація вулиць і доріг

Розвинені країни не проєктують магістральних вулиць безперервного руху, лише дороги. Така хибна практика схрещування абсолютно різних за функцією комунікацій існує лише на пострадянському просторі, коли



Особливістю другого контуру ВДМ є відсутність лівих поворотів, виключно багаторівневі розв'язки, відсутність громадського транспорту (як виняток – транзитні ділянки без зупинок), пішохідного або велосипедного руху (може бути паралельним, але за межами магістралі, відділений конструктивно з перетинами в різних рівнях), прилеглої забудови і парковки. З'їзди виключно на магістральні вулиці або заїзди на 2 контур виконуються раз на 0,5-2 км – для того, щоб тримати високу пропускну здатність цього контуру.

Тому потрібно змінити класифікацію вулиць та чітко прописати різницю між вулицею (на якій є рух і життя) та дорогою (на якій є швидкий рух транспорту без руху пішоходів).

2. Зміна ширини смуги руху та розрахункової швидкості

Для підвищення безпеки руху та створення умов для руху автомобілів в межах швидкісного режиму в європейській практиці використовують менші ширини смуг руху, що в свою чергу призводить до зниження швидкості руху транспортних засобів. Звичайною шириною смуги для більшості європейських вулиць є 3-3,5 м, а в обмежених умовах чи на житлових вулицях – взагалі 2,5-2,75 м – там, де вводиться заспокоєний рух з дозволеною швидкістю 20-30 км/год.

Також активно застосовується (особливо в США) принцип «дорожньої дієти», коли 4-6 смугові дороги звужують до 3-5 смуг (центральна смуга виконує роль лівоповоротної для обох напрямків, а також острівців безпеки на пішохідних переходах), а звільнений простір відводиться для парковки, велосипедного руху або розширення пішохідної і зеленої зони.

Тому необхідно дозволити використання зменшених значень ширини та кількості смуг руху для транспорту, а також зменшити розрахункову швидкість руху до 50-60 км/год на магістральних вулицях та до 30-50 км/год – на житлових вулицях.

3. Зниження класу вулиці в умовах реконструкції

Під час реконструкції вулиць в сформованій забудові, особливо в районах з історичною забудовою, часто виникає ситуація, коли вулиця за своїм значенням є магістральною, однак за геометричними параметрами відповідає максимум житловій. Тобто дотримались усіх вимог ДБНів під час реконструкції вулиці фізично неможливо без знесення будинків.

мованій забудові, особливо в районах з історичною забудовою, необхідно дозволити використання знижених вимог до розрахункової швидкості та геометричних параметрів вулиці, наприклад, використання параметрів магістралі районного значення для загально-міських магістралей та параметрів житлової вулиці для магістралі районного значення.

Крім цього, в стиснених умовах, коли нема фізичної можливості дотриматись усіх норм щодо елементів вулиці, потрібно встановити пріоритети щодо обов'язкового врахування вимог ДБНів. Наприклад, обов'язково передбачати 2 смуги руху мінімальної ширини, передбачити рух громадського транспорту, дотриматись мінімальної ширини тротуару, забезпечити велосипедний рух. Збільшення кількості смуг передбачати після виконання перелічених вимог. Крім цього, в стиснених умовах можна використовувати різну ширину смуг на вулиці: ширші – для руху громадського транспорту та вантажівок, вужчі – для легкового транспорту.

4. Ефективна ширина тротуару

Під час реконструкції вулиць в сформованій забудові, особливо в районах з історичною забудовою, неможливо уникнути встановлення на тротуарах турнікетних огорожень, опор контактної мережі та освітлення, наявності сходів до будинків, приямків від дощоприймачів тощо. Все це призводить до зменшення фактичної ділянки тротуару, по якій ходять пішоходи.

Тому необхідно ввести поняття «фасадна зона», «пішохідна зона», «зона вуличного обладнання», «зона розширення (буферна зона)». Нормувати при цьому потрібно ширину пішохідної зони. Це дасть змогу

забезпечувати мінімальні вимоги для пішохідного руху, а також уникнути зловживань недобросовісних проєктантів щодо ширини тротуару.

5. Обов'язковість велосипедної інфраструктури

Необхідно ввести норму, що велосипедна доріжка (або велосипедна смуга чи інша форма організації руху велосипедистів) є обов'язковим та невід'ємним елементом магістральної та житлової вулиці.

Проблема 2 – рух пішоходів через переходи

Характеристика проблеми:

Підземні чи надземні переходи є рудиментом радянських норм, від них відмовилися в усьому світі як від таких, що є вкрай незручними для більшості, а недоступними для 30% пішоходів. Найкращим варіантом є влаштування наземних переходів в одному рівні зі світлофорним регулюванням і максимальною адаптованістю до потреб маломобільних груп населення.

Типовим прикладом недоцільності надземного переходу є станція швидкісного трамвая «площа Перемоги» на вул. Жилианській в Києві. Незважаючи на наявність надземного пішохідного переходу, усі пасажери користуються регульованим пішохідним переходом з кнопкою виклику зеленого сигналу. Тобто пішоходи вважають за краще почекати 40-50 с до ввімкнення зеленого сигналу, ніж підніматись чи спускатись сходами на висоту 6-7 м.

Можливість вирішення:

Нема потреби проєктувати різнорівневі переходи на великих перехрестях, зупинках громадського транспорту, пішохідних

переходах на перегонах та транспортно-пересадкових вузлах. Підземні переходи можуть бути прив'язані лише до підземних чи надземних станцій залізниці або метро.

Для забезпечення безпеки руху пішоходів потрібно використовувати світлофорне регулювання, а наявні позавуличні переходи ліквідувати або дублювати наземними регульованими.

Проблема 3 – громадський транспорт

Характеристика проблеми:

Громадський транспорт є масовим видом транспорту, який забезпечує перевезення значної кількості мешканців. Тому вимоги до його якісної роботи (безпека, доступність, дотримання розкладу руху тощо) є особливо високими. Однак в містах громадський транспорт не завжди є привабливим. Часто

це пов'язано з інфраструктурними рішеннями, які не надають перевагу громадському транспорту.

Можливість вирішення:

Зважаючи на те, що рівень автомобілізації постійно зростає, а території міста не вистачить на будівництво широких вулиць, доріг та розв'язок (і це є неефективним заходом в довгостроковій перспективі), нормативні документи у містобудівній, дорожній та транспортній сферах повинні максимально сприяти розвитку громадського транспорту.

Зокрема, мають бути спрощені вимоги до влаштування виділених смуг для громадського транспорту та організації його руху (в т. ч. на житлових вулицях), зменшені відстані між зупинками для малих населених пунктів (у малих містах та містах-супутниках часто населення розташовано компактно, і збіль-



Фото: Асоціація велосипедистів Києва

3.3.2. Процедура облаштування та узгодження місць паркування велосипедів

Сьогодні не існує чітких правил та випрацьованої процедури погодження та облаштування місць для паркування велоси-

педів у місті Києві.

Не зафіксовано також чітко, до якого з елементів благоустрою відноситься велопарковка і не виділено «велопарковку» як окремий елемент благоустрою (див. рішення Київської міської ради від 25 грудня 2008 року № 1051/1051 "Про Правила благоустрою міста Києва") [17].

Категорія велосипедних парковок, які можна встановлювати індивідуально/локально, як елементи вуличних меблів, частіше за все не мають накриття, не охороняються та



використовуються в основному для коротко-строкового паркування. Їх використовують там, де потрібне паркування на час до двох годин (магазини, кав'ярні, лікарні), або ж довше, але для конкретної групи користувачів (співробітники організації). Для чіткої і зрозумілої процедури погодження та індивідуального встановлення велопарковок мають бути здійснені такі кроки:

1. Внесення змін до Правил благоустрою міста Києва [17], де будуть визначені поняття велопаркінгу, велопрокату та велопарковки як елементів благоустрою.

2. Виписана та затверджена зрозуміла процедура встановлення велопарковки, а також туди включити рекомендації щодо типів велопарковок, виду стійок, місць розташування, відстаней та розмірів, зафіксованих цією Концепцією.

Процедура встановлення велопарковок, що пропонується:

- Ініціатор встановлення велопарковки (наприклад, кав'ярня, магазин) визначає місце та форму встановлення велостійки відповідно до рекомендацій, наданих у п. 3.1.6.3.
- Ініціатор звертається з пакетом документів до органу містобудування та архітектури для оформлення паспорта прив'язки елементу благоустрою (велопарковки):
 - витяг з земельного кадастру;
 - топографічна в М 1:500 з нанесенням контуру елементу благоустрою;
 - заява на встановлення елементу благоустрою;
 - ескіз елементу благоустрою (велопарковки) М 1:50.
- Орган містобудування та архітектури оформлює паспорт прив'язки елементу благоустрою та вносить дані в Містобудівний кадастр м. Києва
- Ініціатор звертається до Департаменту міського благоустрою та збереження природного середовища за оформленням картки порушення благоустрою.
- Ініціатор проводить роботи з встановлення велопарковки.
- Ініціатор бере на баланс об'єкт благоустрою.



Джерело фото: <https://www.facebook.com/velodrome.kiev>

3.3.3. Пропозиції щодо покращення роботи міських служб, задіяних в плануванні та реалізації велоінфраструктури

Вивчення світового досвіду міст з розвинутою велоінфраструктурою говорить про те, що в Києві має бути створений відповідальний структурний підрозділ КМДА, який відповідатиме за розвиток велоінфраструктури у місті. Сьогодні деякі його функції виконуються ситуативно різними департаментами,

громадськими організаціями та активістами. Не існує єдиного універсального способу визначення функцій та схеми підпорядкування такого відділу. Кожне місто визначає їх окремо. У процесі підготовки Концепції було відтворено всю послідовність дій від етапу прийняття рішень до етапу будівництва/ремонту транспортної інфраструктури, так, як це відбувається в Києві сьогодні, і спроба визначення, на яких етапах мав би включатись відділ розвитку велоінфраструктури, аби потреби користувачів велосипедного транспорту були враховані. Концепція також містить припущення, які функції цей структурний підрозділ мав би на себе взяти (див. рис. 59).

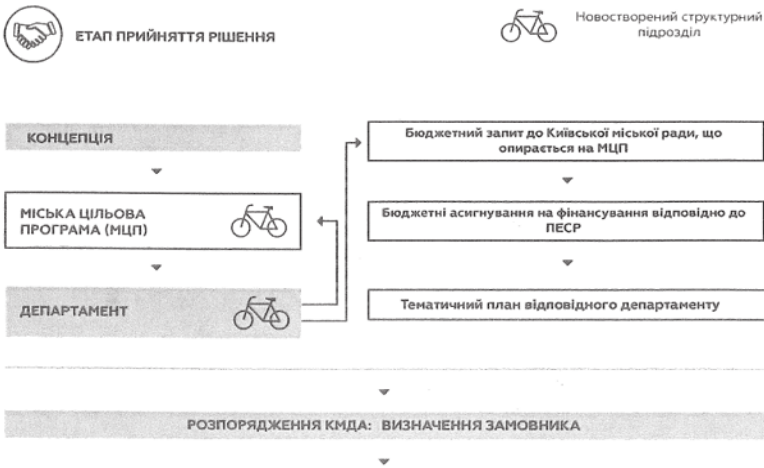


Рис. 59. Послідовність етапів при будівництві та реконструкції вулиць

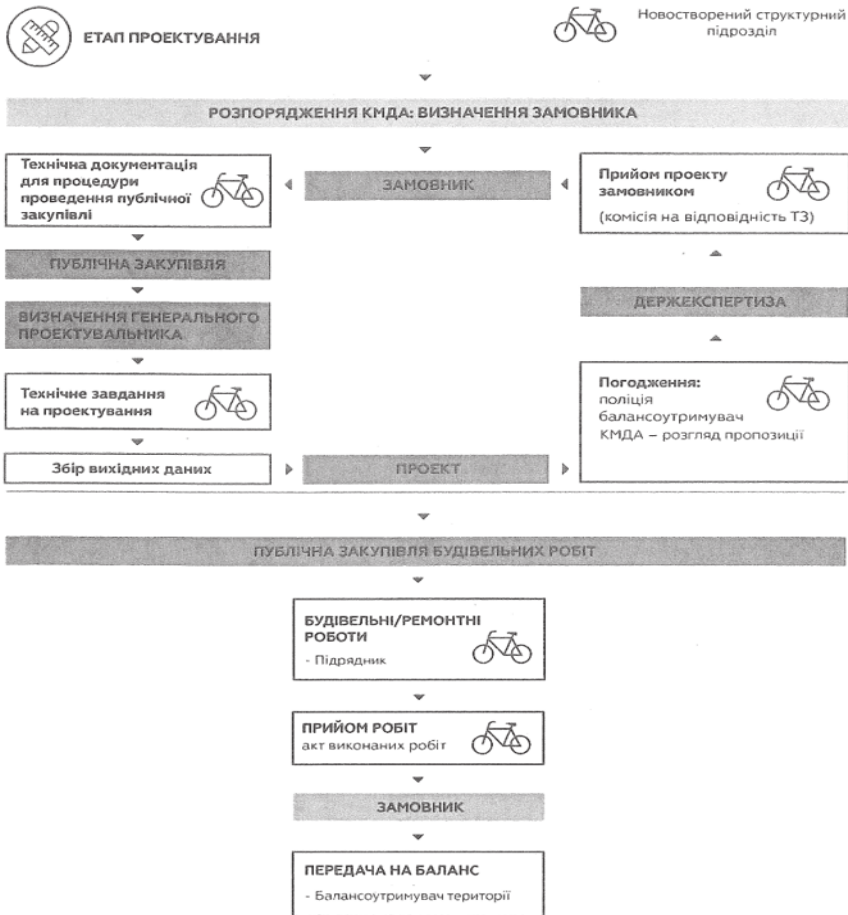


Рис. 59. Послідовність етапів при будівництві та реконструкції вулиць (продовження)

Проаналізувавши усі ці та додаткові супутні завдання, виконання яких має взяти на себе новостворений структурний підроз-

діл, приходимо до висновку, що це має бути відділ (6 осіб) при департаменті, що куруватиме розвиток велоінфраструктури в м. Києві.

Професійний склад спеціалістів відділу має бути уточнений згідно з класифікатором професій.

До функцій відділу розвитку велоінфраструктури у м. Києві, після аналізу, відносимо:

Проектний менеджер (1-2 особи)

- Ініціювання змін до законодавчої бази;
- Внесення пропозицій до МЦП;
- Взаємодія з різними профільними департаментами (питання економіки, фінансів, екології та ін.);
- Взаємодія з замовником і розробниками містобудівної документації;
- Моніторинг виконання стратегічних документів по напрямку вело;
- Взаємодія з районами;
- Моніторинг та аналіз розвитку користування велосипедом (в тому числі замовлення збору даних та статистики).

Менеджер з комунікацій (1-2 особи)

- Промоція (активна робота з ГО, ініціювання експериментів, днів велосипедності).

Інженер (1-2 особи)

- Контроль за наявністю у технічних вимогах до публічної закупівлі пунктів про велоінфраструктуру;
- Участь в формуванні завдання на проектування;
- Надання рекомендацій на етапі погоджень проекту;
- Участь у комісії з прийому проекту замовником;
- Взаємодія з замовником і розробниками містобудівної документації.

Інспектор (1-2 особи)

- Контроль якості виконання будівельних робіт;
- Участь у комісії при підписанні акта

виконаних робіт та акта готовності об'єкта до експлуатації;

- Інспекція стану велосипедної інфраструктури.

3.3.4. Процедура узгодження технічного завдання на реконструкцію вулиць та доріг

Після розпорядження КМДА, яким призначається замовник необхідних для виконання робіт, закладених в тематичному плані робіт відповідного департаменту, замовник готує документацію для проведення процедури публічної закупівлі (див. «етап проектування», рис. 59).

Має бути розроблена максимально стандартизована форма тендерної документації для проведення процедури публічної закупівлі на виконання проектних робіт при капітальних ремонтах, реконструкціях та будівництві вулиць, з обов'язковим врахуванням наявності/розвитку велоінфраструктури в місті.

Якщо завдання на проектування сформовано правильно, ймовірність того, що генеральний проектувальник від нього відхилиться, дуже низька. При прийомі проекту замовником в обов'язковому порядку проводиться комісія на відповідність проектних рішень завданню на проектування. В зв'язку з цим ризик отримати поганий проект при хорошому технічному завданні на проектування зводиться до мінімуму.

Окремої уваги варта процедура погоджень проекту у різних інстанціях (Національна поліція України, балансоутримувач, структурні підрозділи КМДА) та проходження Державної експертизи проекту. Часто замовники, бажаючи уникнути затримки робіт та додаткових ускладнень, виконують будівельні роботи, користуючись раніше розробленим та вже погодженим проектом. Так, сьогодні є випадки, коли проведення ремонтних/будівельних робіт доріг Києва здійснюються за проектами 2005-2008 років, коли тему розвитку у місті велосипедної інфраструктури ніхто не піднімав. **Має бути прийнятим рішення стосовно того, що проекти, які пройшли погодження та держекспертизу до 2008 року включно, не можуть використовуватись для будівництва/капітального ремонту транспортної інфраструктури м. Києва без коригування щодо включення велосипедної інфраструктури в проект.**

Чіткість, зрозумілість, простота і вичерпність вимог до публічної закупівлі мають критично важливу роль. Адже на основі саме цих вимог визначається генеральний проектувальник і в подальшому формується технічне завдання на проектування.

3.3.5. Стандарти утримання велосипедної інфраструктури

3.3.5.1. Прибирання та утримання у зимовий період

В умовах відсутності розвиненої велосипедної інфраструктури в місті головна проблема, з якою стикаються користувачі велотранспорту сьогодні, полягає в тому, що дорожніми службами прибирається не все дорожнє покриття. Особливо це стосується прибирання снігу в зимовий період. Не можна допускати, щоб сніг, що прибирається з доріг та тротуарів, накопичувався на велодоріжці чи на велосмузі, і щоб маса снігу блокувала рух велосипедистів.

Згідно з Правилами благоустрою міста Києва [17] прибирання та очистку доріг та споруд на них повинні проводити утримувачі доріг (для усунення таких забруднень, як листя, пісок тощо). Важливо наголосити на необхідності прибирання усього дорожнього полотна для забезпечення безпеки руху всіх учасників дорожнього руху.

У випадку вже створеної велоінфраструктури варто зазначити, що для її обслуговування необхідне спеціальне обладнання, яке менше за габаритами та більш маневрене. Купівля такого устаткування буде необхідною для забезпечення чистоти

на велосипедних шляхах та виконання вимог Правил благоустрою міста Києва [17].

Зимове очищення велошляхів особливо важливе. Це стосується насамперед тих велошляхів, які виконують особливу функцію безпеки.

З причин транспортної безпеки існує зобов'язання посипати доріжку піском лише на особливо небезпечних ділянках та одночасно у місцях, що є важливими для транспортного руху. При обмежених можливостях прибирання снігу або усунення льодового покриття службі, що відповідає за очистку снігу, рекомендується визначити найважливіший напрямок велоруку. **Пріоритет прибирання та посипання піском веломережі узимку повинен залежати не від категорії автомобільної дороги, а від категорії сполучення велоруку.**

Велосипедні сполучення, що будуть очищуватися, повинні бути відомими громадськості. Крім того, що має бути відома територія прибирання, служба зимової очистки повинна оголосити також про час прибирання. У першу чергу повинні прибиратися повністю та посипатися ті доріжки, які використовуються для велоруку до шкіл, та веломаршрути магістрального руху (відповідно до карти, наданої у Розділі 2 цієї Концепції).

Для посипання велодоріжок погано придатні речовини з заокругленими краями, а також слід уникати речовин з гострими краями. Якщо використовуються речовини з заокругленими краями, то під час відлиги їх слід негайно прибирати, перш ніж дорожнє покриття знову замерзне. Найкраще з точки зору уникнення пошкоджень підходять речовини для посипання, що розтануть разом зі снігом.

Для того, щоб могла працювати служба

прибирання та зимової очистки велодоріжки, необхідно дотримуватися мінімальної ширини об'єктів велоінфраструктури, яка не повинна зменшуватися у вузьких місцях [16].

3.3.5.2. Контроль цільового використання велоінфраструктури (протидія паркуванню автотранспорту та використанню/блокуванню пішоходами)

Організація місць для паркування автомобілів є однією з гострих проблем не тільки для водіїв приватних автомобілів в Києві, але й для пішоходів і пасажирів громадського транспорту.

Наявна система паркування транспортних засобів має значні законодавчі і організаційні недоліки, не відповідає ні потребам учасників дорожнього руху, ні вимогам громадськості, ні європейським стандартам у цій сфері. Автомобілі масово паркують із порушенням правил, притягнути до відповідальності за паркування у неналежному місці та несплату паркування майже неможливо.

Ситуація може змінитись з прийняттям відповідних змін до діючого законодавства України [13].

Очікувані зміни забезпечать:

- законодавчий механізм невідворотності відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів шляхом запровадження фото-, відеофіксації правопорушень;
- поширення чинного законодавчого механізму притягнення до адміністративної відповідальності особи, за якою зареєстрований транспортний засіб, за окремі порушення правил дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, на випадки порушення правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів, зокрема, несплату вартості послуг з паркування або паркування на місцях для інвалідів особами, що не мають такого права [13].

Якщо підсумовувати необхідність упорядкування паркування в місті (особливо в центральній його частині), то воно, загалом, має націлюватись на:

- регулювання процесу та впорядкування місць для паркування приватних автомобілів;
- організацію «перехоплюючих» паркінгів та «перехоплюючих» паркувальних майданчиків;
- врегулювання засад короткотривалої зупинки транспорту;
- коригування системи накладання штрафів;
- забезпечення людей з інвалідністю місцями для паркування їх транспортних засобів;
- облаштування паркувального простору відповідними технічними засобами.

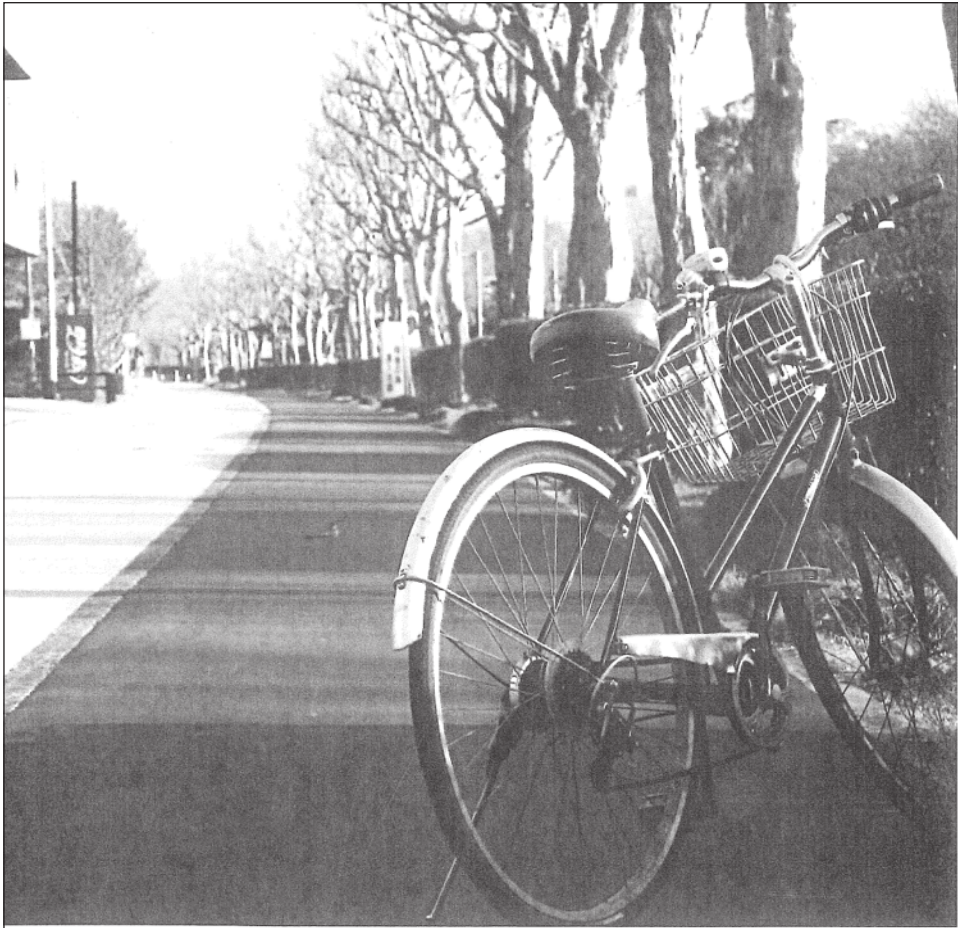
3.3.5.3. Освітлення велодоріжок

Основні вимоги до освітлення вулиць та доріг викладені у Правилах благоустрою міста Києва [17] та в ДБН В.2.5-28-2006: «Природне і штучне освітлення» [4]. Важливим залишається той факт, що у вищезначених документах немає таких категорій освітлювальних об'єктів, як велодоріжка та велосмуга.

Якщо теоретично використання вищевказаних ДБН та правил для проектування велосмуги (в межах дорожнього покриття) є можливим, то використання норм освітленості пішохідних доріжок для проектування велодоріжок не є коректним. Ці норми та правила мають бути оновлені та враховувати вимоги створення велосипедної інфраструктури.

Необхідним також є спеціальне освітлення велосипедних споруд на основних сполученнях веломережі, особливо на прокладених незалежно від автодоріг велодоріжках, виходячи з причин соціальної безпеки, а також для освітлення окремих проблемних місць (наприклад, звужено, перешкод, перехресть, підземних переходів). Також міські велодоріжки, розташовані на відстані від 2 м уздовж проїзної частини, що не освітлюється, повинні мати стаціонарне освітлення, щоб велосипедисти могли вчасно розпізнати перешкоди та щоб зменшити засліплення велосипедистів від світла автомобільних фар.

Усі перешкоди на велодоріжці повинні бути добре освітлені. При висоті світлової точки від 4 до 5 м та інтенсивності горизонтального освітлення від 3 до 5 люкс відстань між освітлювачами має становити приблизно



30-40 м. Перевагу слід надавати світильникам, що випромінюють світло прямо та вшир, та мають антивандальну конструкцію.



3.3.6. Збір даних та статистики, пов'язаних з користуванням велосипедом

Збір даних та статистична інформація є тією основою, підґрунтям, на яких має базуватись прийняття будь-яких рішень щодо розвитку міста. Якість і достовірність такої статистичної інформації визначає ефективність використання цих даних на будь-якому рівні і в будь-якій галузі. Якщо говорити про статистику у сфері транспорту, то Державний комітет статистики України збирає лише економічні підсумки роботи транспорту (кількість вантажних та пасажирських перевезень) загалом по Україні, не виокремлюючи навіть столицю.

Важливим інформаційним джерелом для прийняття рішень по розвитку велоінфраструктури є дані стосовно ДТП, в тому числі, за участі велосипедистів, які збирало та оприлюднювало Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України.

Аналіз ДТП за участі велосипедистів дає важливу інформацію щодо місць з підвищеним ризиком ДТП у велотранспортній мережі і, таким чином, допомагає прийняти рішення для усунення причин та факторів ризику на цих ділянках.

Основний збір даних та статистика, пов'язані з користуванням велосипедом (крім ДТП), які сьогодні збираються в місті, фіксуються силами громадських організацій, які займаються питаннями велотранспорту. Так, громадська організація «Асоціація велосипедистів Києва» проводить щорічний підрахунок велосипедистів у Києві, де досліджуються такі питання як:

- Стать велосипедистів;

- Форма їх одягу (спортивний одяг та шолом чи звичайний одяг);
- Кореляція поїздки у будні та вихідні;
- Їзда по дорозі чи тротуаром;
- Кількість велосипедистів залежно від наявності на ній велодорожки.

Варто зазначити, що такі підрахунки відбуваються вручну, без спеціального обладнання, силами волонтерів та відображають динаміку змін кількості користувачів велотранспорту на певних перехрестях, проте не дають абсолютних даних по кількості велосипедистів та велопоїздки.

При плануванні транспортних потоків, розробці транспортних схем та розв'язок замовниками та розробниками проектів вулиць враховується в основному інтенсивність руху громадського та приватного транспорту, тоді як інтенсивність руху пішоходів та велосипедистів та маршрути їх переміщення до уваги не беруться. Це пов'язано здебільшого з тим, що збір таких первинних даних часто вимагає додаткового устаткування, якого в Києві поки що немає.

Збір таких даних має лягти, в тому числі, на структурний підрозділ, пропозицію створення якого викладено в п. 3.3.3 цього Розділу.

3.3.7. Контроль якості створених велосипедних об'єктів

У п. 3.3.4 уже розглядалась процедура затвердження завдання на проектування. Гарантувати якість проекту якраз можна тоді, коли завдання виписане вичерпно та з урахуванням усіх аспектів.

І хоча найбільшою проблемою сьогодні є якраз не контроль якості виконаних робіт/створених об'єктів інфраструктури, а контроль якості проектної документації, все ж важливим питанням лишається: як гарантувати якість створеної інфраструктури? Як видно з рис. 60, контроль якості виконання будівельних/ремонтних робіт проводить

замовник.

Має бути незалежна одиниця (організація, представник), яка проводитиме незалежну перевірку і контролюватиме процес на всіх етапах.

У п. 3.3.3 цього Розділу обговорювалась необхідність створення структурного підрозділу, в обов'язки якого будуть входити, в тому числі:

- Контроль якості виконання будівельних робіт;
- Участь у комісії при підписанні акта виконаних робіт та акта готовності об'єкта до експлуатації;
- Інспекція стану велосипедної інфраструктури.

В п. 3.3.8 детальніше описано методологію проведення такої перевірки на відповідність потребам велосипедистів.



ЕТАП БУДІВНИЦТВО/РЕМОНТ



Новостворений структурний підрозділ



Рис. 60. Процес послідовності робіт на етапі будівництва

3.3.8. Методологія проведення перевірки проектів вулиць та площ на предмет врахування потреб велотранспорту

Цей матеріал Концепції пропонується використовувати для оцінки та порівняння якості проектів ремонтів та реконструкцій вулиць та інших об'єктів вулично-дорожньої мережі Києва на предмет врахування потреб користувачів велосипедного транспорту.

Методологія проведення перевірки, що пропонується Концепцією, ґрунтується на дослідженнях та практиках, описаних в Рекомендаціях з організації руху велосипедного транспорту (ERA). Усі критерії, за якими оцінюється проект, розділено на дві категорії: критично важливі та важливі. До критично важливих належать ті, які суттєво впливають на безпеку користувачів велотранспорту, до важливих критеріїв належать ті, які перевіряють зручність та привабливість велотранспорту, можливості для поєднання використання велосипедного і громадського транспорту.

Бланк та інструкції для проведення перевірки надані у додатку 5, а також доступні для завантаження на сайті <http://velotransport.info/?p=6430>.

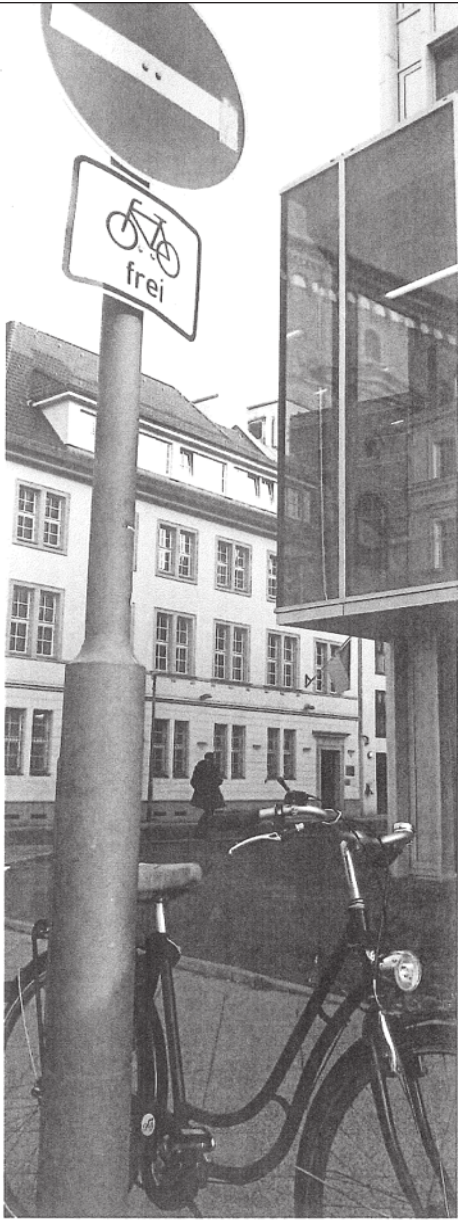


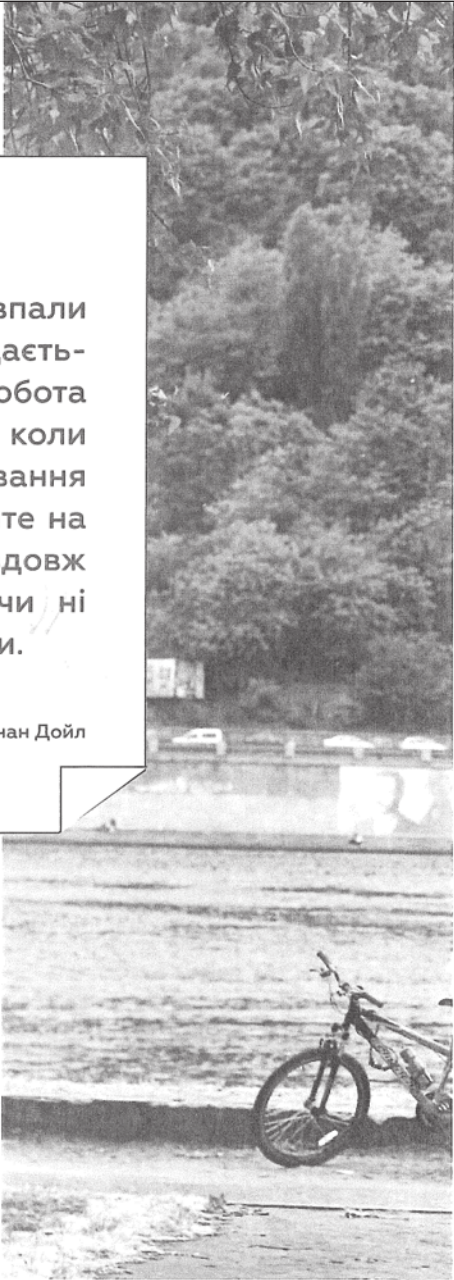
Фото: Асоціація велосипедистів Києва
Попрацювання велосипедного транспорту | 205

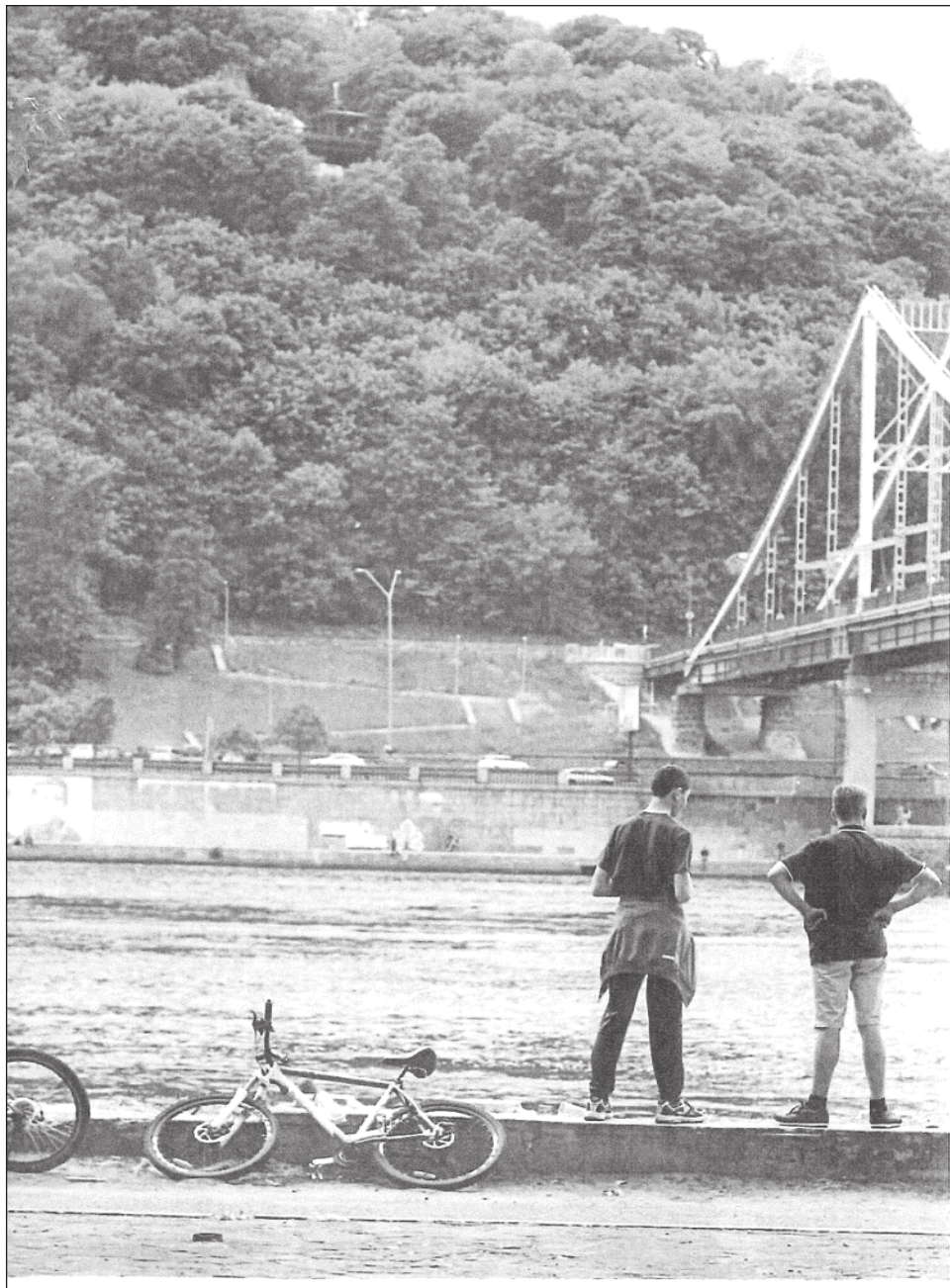


Розділ 4.
Досвід Києва

“ Коли ви впали духом, коли день здається понурим, коли робота стає одноманітною, коли здається, що сподівання марні, просто сідайте на велосипед і їдьте уздовж дороги, не думаючи ні про що, крім поїздки.

Артур Конан Дойл





4.1. Стратегічні документи та проектні семінари

Програма облаштування та розвитку велосипедних доріжок у м. Києві на 2010–2012 роки, затверджена рішенням Київської міської ради від 24 грудня 2009 року № 907/2976 «Про невідкладні заходи щодо влаштування велосипедних доріжок у місті Києві», результати якої не відповідають сучасним тенденціям відповідно до цієї Концепції.

Проект розвитку велоінфраструктури у Дарницькому районі м. Києва «СТАРТ»

СТАРТ (Сталий розвиток транспорту) – проект розвитку велосипедної інфраструктури для щоденного транспортування в Києві. Проект було ініційовано у 2011 році ГО «Асоціація велосипедистів Києва» та пізніше включено до «Стратегії розвитку Києва до 2025 року» та до розробки нового Генерального плану розвитку міста Києва та його приміської зони до 2025 року.

Час проведення: 2013 рік.

Територія проекту: Дарницький адміністративний район Києва.

Метою проекту «СТАРТ» є створення успішного прикладу для популяризації велосипеда як повсякденного транспортного засобу в окремо взятому районі Києва з подальшим поширенням цієї практики на сусідні райони і все місто.

Робота над концепцією ґрунтувалась на таких принципах:

- комфорт і безпека пересування всіх учасників вуличного та дорожнього руху (доступність, чистота, естетичність);
- економічність (збалансованість бюджетних витрат, можливість залучення інвестиційних коштів, використання наявних елементів інфраструктури);
- універсальність (можливість використання методів проектування в інших районах міста);
- комплексність (урахування у взаємозв'язку всіх аспектів, необхідних для розробки, створення та експлуатації велоінфраструктури).

У роботі брали участь:

- Інженери з Німеччини – експерти з планування та організації дорожнього руху;
- Департамент архітектури та містобудування, Дарницька районна в місті Києві державна адміністрація та представники робочої групи з реалізації «Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року»;
- Велосипедні активіст(к)и Києва та інших міст;
- Архітектор(к)и та інженери-транспортники.

210 | ОСВІТА



Процес. У межах роботи над проектом вперше у Києві було застосовано комплексний підхід до планування велоінфраструктури на прикладі одного району міста. На основі німецьких методологій та за участі німецьких транспортних інженерів учасники робочої групи розробили та застосували систему аналізу та планування веломережі та методів популяризації велосипедного транспорту в рамках району.

Уроки та висновки. У 2013 році проект «СТАРТ» не було реалізовано. Проте він став першим прикладом успішної співпраці між різними структурами виконавчої влади у Києві, громадських організацій та залучення іноземних фахівців на ранніх стадіях планування у сфері велосипедного транспорту. Методологію, досвід та знання, отримані у процесі роботи над проектом, було використано при підготовці технічного завдання для цієї Кон-

цепції та при розробці карти веломаршрутів для Києва.

Більше про проект: https://issuu.com/kyivvelo/docs/velo_start_broshura/1.

Міжнародний архітектурний закритий бліц-конкурс на кращий проект інженерно-архітектурного рішення мостового пішохідно-велосипедного переходу між парками “Хрещатий” та “Володимирська гірка”

В 2013 році було проведено міжнародний архітектурний закритий бліц-конкурс

на кращий проект інженерно-архітектурного рішення мостового пішохідно-велосипедного переходу між парками «Хрещатий» та «Володимирська гірка» в Печерському та Шевченківському районах м. Києва.

Метою конкурсу було визначення кращої пропозиції проекту унікальної інженерної споруди – символу інженерних досягнень, взірця стилю та дизайну, яка буде користуватися великою популярністю у киян та туристів міста.

Новий мостовий перехід має з'єднати два парки та забезпечити безперервність «Крайки» – головного пішохідно-велосипедного маршруту по верху схилів вздовж Дніпра. Замовником конкурсу виступив Департамент містобудування та архітектури за підтримки Національної спілки архітекторів України, ДПАТ «Будівельна компанія «УКРБУД», Міжнародного архітектурного фестивалю CANactions.

Семеро запрошених учасників з різних країн світу подали свій проект на розгляд Конкурсного журі. В конкурсі присуджено дві Других премії архітектурним бюро: з Швейцарії – «LEUPPI & SCHAFFROTH ARCHITEKTEN» та Іспанії – «RAVETLLAT + RIBAS, ARQUITECTES». Будівництво пішохідно-велосипедного мостового переходу між парками «Хрещатий» та «Володимирська гірка» включено до Програми економічного і соціального розвитку м. Києва на 2017 рік.

Уроки та висновки. Вперше в Києві за роки незалежності звернули увагу на необхідність створення спеціальних транспортних зв'язків для велосипедистів як окремих інженерних споруд. Зазначений пішохідно-велосипедний мостовий перехід з'єднає два прекрасних парки на правобережних схилах,

створивши безперервний пішохідно-велосипедний маршрут схилами Дніпра.

Наміри щодо збереження та реабілітації історичного середовища на Подолі та Дніпровських схилах

У 2013 році на виконання розпорядження КМДА від 15 березня 2013 року №320 «Про розробку концепції збереження та реабілітації історичного середовища «Київ Самобутній» на Подолі та Дніпровських схилах» Департамент містобудування та архітектури виступив замовником розробки. «Київ Самобутній» – концепція, націлена на збереження історичного середовища Подолу та Дніпровських схилів, а також на реабілітацію (перетворення) міського простору на новому якісному рівні за наступними принципами:

- збереження культурної та природної спадщини;
- відродження та розвиток культурної компоненти історичного Подолу;
- доступність та комфорт пересування для всіх груп населення;
- пішоходизація міста, розвиток екологічних видів транспорту;
- інноваційність – залучення і використання сучасного досвіду та технологій;
- комплексність – прийняття комплексних зважених рішень, за допомогою яких досягається сталий розвиток міста (sustainability).

В зазначеній концепції «Київ Самобутній» вперше було запропоновано пере-

212 | ОСВІТА

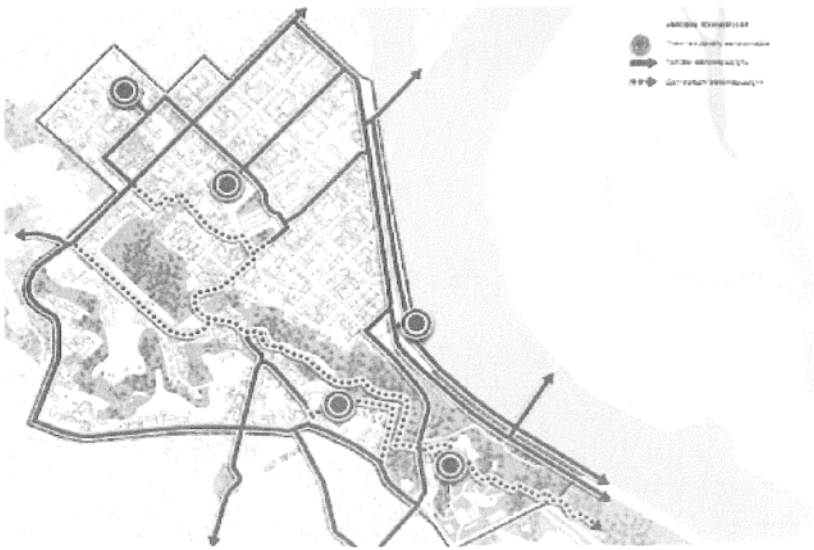


Рис. 61. Схема велосипедних маршрутів

творення Контрактової площі спільно з вул. Петра Сагайдачного на пішохідні зони, а також розроблено пропозицію із створення велосипедної інфраструктури на території історичного Подолу.

**Всеукраїнський архі-
тектурний бліц-конкурс
на оновлення громад-
ського простору Кон-
трактової площі «КОНТР/
АКТ»**

У 2015 році Департаментом містобудування та архітектури було проведено архітектурний закритий бліц-конкурс на визначення

кращої концепції організації громадського простору на Контрактовій площі в Подільському районі.

Головною метою конкурсу був розвиток громадського простору із перетворенням Контрактової площі та вул. Петра Сагайдачного на пішохідні зони з вільним використанням велосипедів. За результатами опитування, проведеного Департаментом містобудування та архітектури у 2013 році, більшість з опитаних (4 000 киян) бачать майбутню площу вільною від авто.

В результаті конкурсним журі було обрано переможця – проект «Київська вітальня». До авторського колективу ввійшли: Антон Олійник, Єгор Штефан, Сергій Ферлей, Денис Матвієнко, Віктор Герасименко, Ольга Прокопенко, Олена Орап, Марія Пахомова, Олексій

Державна архітектура | 213

Маршрути розраховано на людей, які ведуть здоровий спосіб життя, катаються вихідними у парках, з дітьми, вчать дітей їздити на велосипеді.

Маршрути було промарковано у 2013 році на територіях: Сирецький Гай, Голосіївський національний парк, парк Муромець (колишній парк Дружби Народів), Микільський ліс, Биківнянський ліс, Пуща-Водиця. Кілька років поспіль корпорація «Артеріум» опікувалась маршрутами, поновлювала маркування та удосконалювала інформаційні щити. Корпорація «Артеріум» також друкувала буклети з базовою інформацією про маршрути, а Асоціація велосипедистів Києва безкоштовно поширювала їх на публічних подіях.

Уроки та висновки. Це був один з прикладів співпраці громадської організації, КМДА та бізнесу у роботі над покращенням простору міста. Варто і надалі долучати соціально відповідальний бізнес до розвитку рекреаційної веломережі Києва. Недоліком маршрутів було маркування лише для руху в одному напрямку. Відповідно, якщо людина обрала протилежний маркуванню напрямок руху, на маршруті важко було орієнтуватись. Частина маршрутів здоров'я також лягли на карту веломережі, яка є частиною цієї Концепції.

**Фунікулер:
виділене місце для пе-
ревозки велосипедів
та дитячих візків**

З 2013 року громадські організації, які працюють у сфері захисту прав велоси-

педистів та маломобільних груп населення, акцентували увагу на необхідності виділення місць у фунікулері для проїзду пасажирів з дитячими візками та велосипедами. Це дозволить підвищити комфорт проїзду як велосипедистів, так і інших пасажирів. У 2015 році до процесу були залучені комунальне підприємство «Київпаstrans», ГО «Асоціація велосипедистів Києва», ГО «Агенти змін».

ГО «Асоціація велосипедистів Києва» підготувала та надала комунальному підприємству «Київпаstrans» рекомендації щодо організації місць для проїзду пасажирів з велосипедами або дитячими візками. Зокрема, пропонувалось у другому купе вагонів фунікулера облаштувати один ряд складаних сидінь та позначити відповідні двері піктограмами велосипеда та дитячого візка. Піктограми були підготовлені ГО «Агенти змін». Влітку 2015 року, протягом планового ремонту фунікулера, такі сидіння були облаштовані, а згодом з'явилися і наліпки як всередині вагонів, так і зовні біля відповідних дверей. Таким чином, усі пасажирів були поінформовані про можливу появу у цьому купе велосипедистів та пасажирів з дитячими візками, а останні дві групи пасажирів отримали додаткове місце для проїзду.

Уроки та висновки. Усі сторони процесу шукали рішення, яке максимально задовольнить їх інтереси: звичайних пасажирів, пасажирів з дитячими візками або велосипедами та компанії-перевізника. На цьому етапі не вдалось організувати усі необхідні умови для зручного перевезення пасажирів з велосипедами. Додаткової роботи потребували правила перевезення велосипеда у фунікулері, зокрема, кількості велосипедистів, можливих обмежень в години-пік та плати за

Державна архітектура | 215

Пахомов та Володимир Зотов.

Реалізація кращої концепції «Київська вітальня» планується в 2017-2019 роках.

Уроки та висновки. Для ревіталізації історичного Подолу та активізації місцевої економіки Подолу вкрай необхідний розвиток громадського простору із максимальною доступністю для всіх верств населення. Найкращим чином це реалізується в пішохідних зонах з можливістю використання велосипеда.

Детальніше тут: <http://kga.gov.ua/konkurs-na-vporyadkuvannya-kontraktovoji-ploshchi-kontr-ast>.

Розробка «Маршрутів здоров'я» у зелених зонах

Перше системне маркування рекреаційних веломаршрутів у зелених зонах Києва з'явилося у результаті співпраці ГО «Асоціація велосипедистів Києва» та фармацевтичної корпорації «Артеріум». Маршрути здоров'я – це велосипедні маршрути довжиною від 4 до 11 км, що йдуть по колу і повертаються на місце старту. Асоціація пропонувала зелені зони до маркування і маршрути, корпорація брала на себе погодження маркування з балансоутримувачами територій, безпосереднє маркування та облаштування інформаційних щитів.

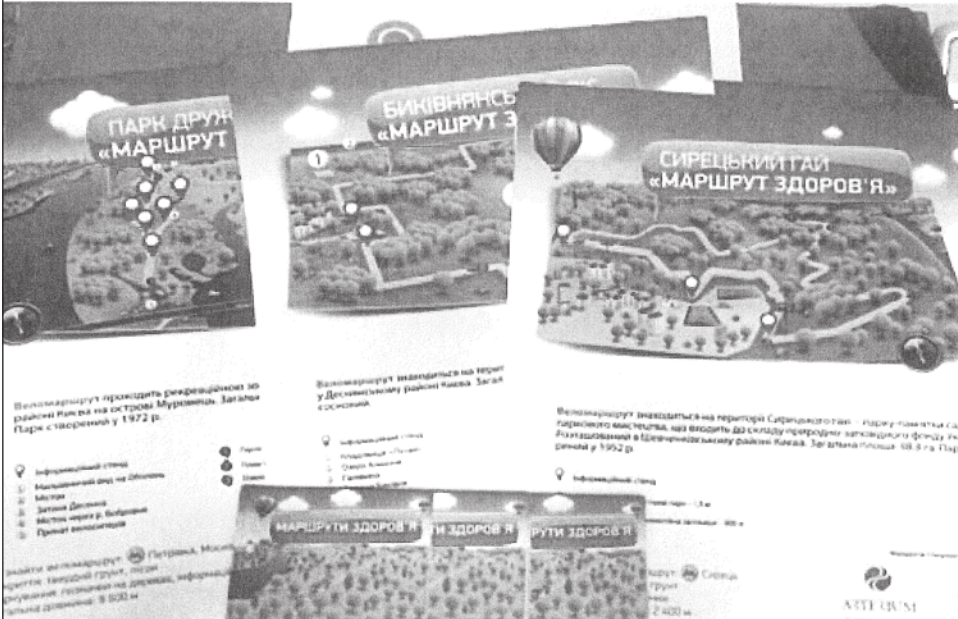


Фото: буклети з інформацією про маршрути (Джерело: Асоціація велосипедистів Києва)

214 | Державна архітектура

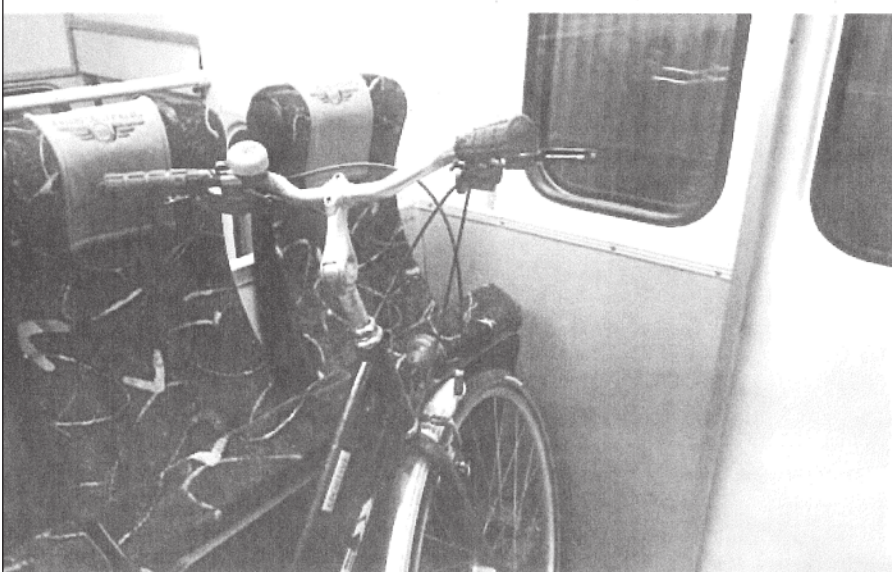


Фото: місце для перевезення велосипедів та дитячих візків у фунікулері (Джерело: Асоціація велосипедистів Києва)

перевезення велосипеда. Наразі це питання не врегульоване.

Розробка велонавігації

Мета: розробити і протестувати сучасну, зрозумілу і стійку до вандалізму систему велосипедних дороговказів для рекреаційних і велотранспортних маршрутів Києва.

В 2015 році до процесу долучилися комунальне підприємство «Житлоінвестбуд-УКБ»; комунальне підприємство ШЕУ Деснянського району; ГО «Агенти змін», Ксенія Семенова (радниця Київського міського голови з питань розвитку велоінфраструктури); Департамент містобудування і архітектури.

Коротко про процес та результати.

В Україні відсутні стандарти міської велосипедної навігації, а також принципи визначення місць розміщення вказівників. Цей проект був покликаний зробити навігацію для велосипедних поїздок і промаркувати один з маршрутів на Трухановому острові у частині між Матвіївською затокою та р. Чорторий.

Команда проекту виїжджала на місцевість, визначала точки на маршруті, де у відвідувача можуть виникнути сумніви щодо подальшого напрямку руху, і позначала ці точки як місця майбутнього розміщення покажчиків. Було розроблено систему кодування елементів та їхньої прив'язки до карти маршруту. Стопчипки бетонувались для унеможливлення крадіжки. На в'їзді на маршрут та у найдальшій точці було встановлено схе-

216 | Державна архітектура

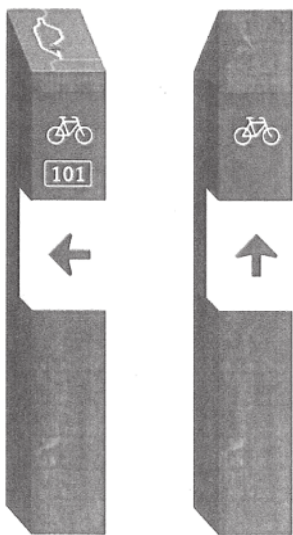


Рис. 62. Приклад велонавігації, розробленої ГО «Агенти змін»

матичні карти для покращення орієнтування на місцевості.

Уроки та висновки. Схеми «Ви на карті» виявились не функціональними і складно оновлюваними, тому в майбутньому від них вирішили відмовитись. Навігацію все ж намагались знизити. В результаті вандалізму вона стала непридатною для використання. Такі маршрути потрібно робити на території з кращим соціальним контролем та більшою кількістю відвідувачів та передавати на баланс балансоутримувачу території разом з інструкцією та макетами усіх знаків для підтримання та оновлення навігації.

Проектний семінар з розробки додаткових варіантів організації дорожнього руху на Дарницькій площі

У вересні 2015 року Департамент містобудування та архітектури замовив розробку техніко-економічного обґрунтування реконструкції Дарницької площі. Умови реорганізації руху мають враховувати безпешкодний рух велосипедистів в усіх напрямках та забезпечувати доступність для маломобільних груп населення (літні люди, батьки з дитячими візками, люди з інвалідністю). У лютому-квітні 2016 року у Департаменті містобудування та архітектури пройшли два проектних семінари (воркшопи) щодо аналізу поточного стану руху на Дарницькій площі та напрацюванню додаткових варіантів організації дорожнього руху на цій території.

Метою проведення воркшопу було напрацювати варіанти організації дорожнього руху на площі з урахуванням принципів доступності для усіх груп населення та пріоритету громадського транспорту. На основі узгодженого групою учасників воркшопу принципового способу організації руху через Дарницьку площу планувалось, що у подальшому буде розроблятися детальна робоча документація для проведення реконструкції площі. Організаторами виступили Департамент містобудування та архітектури, ГО «Асоціація велосипедистів Києва» за фінансової підтримки ГО «Німецько-російський обмін (DRA)». У зустрічах брали участь представники замовника, транспортні інженери, а також

відібрані за відкритим оголошенням охочі, які спеціалізуються на темі транспортного планування. Технічну підтримку надавав спеціаліст німецької транспортної компанії VCD.

Уроки та висновки. Воркшоп створив можливості для аналізу та порівняння підходів до проектування транспортних сполучень для окремих територій в Україні та Німеччині, а також виявив низький рівень обізнаності замовників та інженерів у Києві щодо ролі безбар'єрності для пішоходів та велосипедних сполучень для вирішення питань доступності та рівня заторів на дорогах.

Проект міської цільової програми облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури

У 2014-2015 роках спеціалісти Департаменту містобудування та архітектури у співпраці з радником Київського міського голови з питань розвитку велоінфраструктури та за підтримки Німецького товариства міжнародного співробітництва GIZ розпочали розробку проекту міської цільової програми (МЦП) облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури в місті Києві на 2015-2019 роки. Документ передбачав опис проблематики та переваг розвитку велотранспорту для Києва, пропонував схему веломаршрутів та заходів з популяризації велотранспорту, а також містив детальний бюджет фінансування цих заходів протягом 2015-2019 років.

Проект МЦП доступний на сайті Департаменту містобудування та архітектури. Окремі проектні положення МЦП було вико-

ристано при підготовці цієї Концепції.

Концепція розвитку велосипедної інфраструктури в місті Києві – це той самий документ, який може бути складовою для розробки та затвердження МЦП, де будуть чітко визначені обсяги капіталовкладень та їх терміни.

Акція «Велосипедом на роботу»

День «Велосипедом на роботу» – регулярна акція, яку ГО «Асоціація велосипедистів Києва» проводить у Києві з 2014 року кілька разів на рік. Мета акції: показати, що велосипед може бути зручним, швидким та дешевим транспортом для щоденних поїздок.

У цей день організатори запрошують усіх, хто їде велосипедом на роботу, приїхати на сніданок на Майдані Незалежності. Учасники самостійно можуть організувати рух з різних районів у групах аби підтримати тих, хто не їздить регулярно велосипедом на роботу, і підвищити видимість велосипедистів на київських дорогах. Кожного разу на Майдані збирається більше 300 велосипедистів і ще багато у цей день просто їдуть велосипедом на роботу без заїзду на Майдан.

День ПАРКУвання

День ПАРКУвання (PARKing Day) започаткували в 2005 році у Сан-Франциско, після чого він перетворився у міжнародний рух за участі найпрогресивніших міст світу. Щороку 20 вересня вибрані місяця для паркування у цих містах перетворюють на маленькі парки.

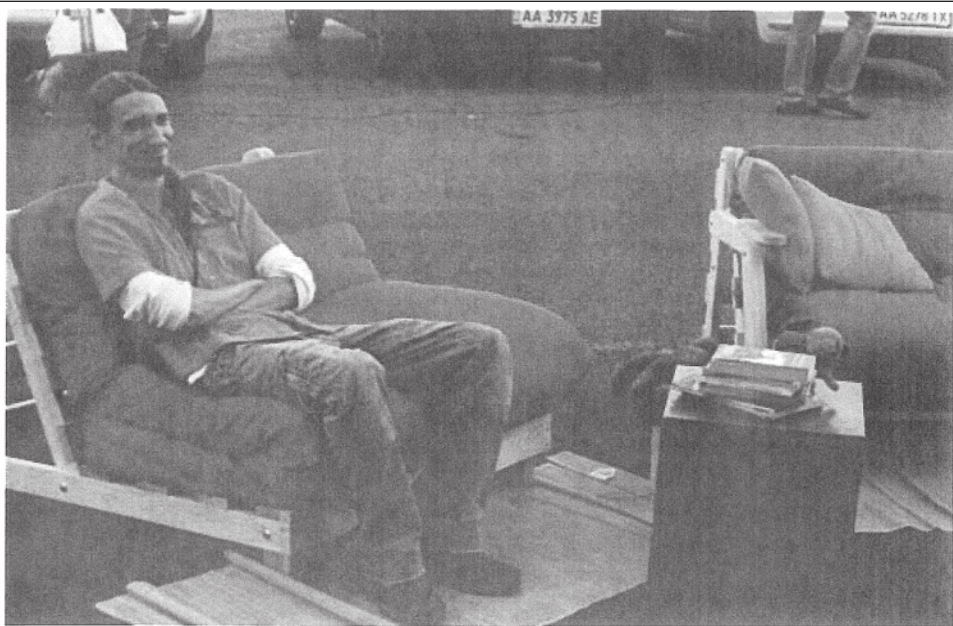


Фото: Марія Шененко

Метою Дня ПАРКУвання є повернути людям публічний простір, який щодня присвоюють собі порожні запарковані машини. У Києві День ПАРКУвання проводиться з 2014 року Асоціацією велосипедистів Києва із залученням інших громадських організацій та ініціатив. У 2014-2015 роках відбувались тимчасові трансформації місць паркування на Конtrakтовій площі. У 2016 році День паркування було реалізовано на Бессарабському проїзді спільними зусиллями з КМДА, громадськими організаціями та мешканцями Києва.

Київські дні ПАРКУвання приносили нові активності на Конtrakтову площу та Бессарабський проїзд. Тут проводились різноманітні лекції та презентації, створено зону відпочинку, кияни грали в бадмінтон та

вчилися їздити на велосипеді.

Уроки та висновки. Такі акції наочно показують як змінюється простір вулиці, коли замість автомобіля тут з'являються місця для людей. Це яскравий візуальний приклад, а також можливість відчувати різницю від перебування у такому просторі за відсутності надмірної кількості автомобілів.

Європейський тиждень мобільності

Європейський тиждень мобільності (ЕТМ) – свято раціонального розвитку транспорту. Щороку з 16 по 22 вересня його святкують у понад 2 тисячах міст Європи, щоб показати, що використання приватних авто-

мобілів потрібно зменшувати, а використання громадського транспорту і велосипедів – збільшувати. У Києві ЕТМ відзначається з 2011 року. Ініціатором виступила ГО «Асоціація велосипедистів Києва», проте у різні роки події тижня проводились у співпраці та за підтримки КМДА, різних громадських організацій та бізнесу.

Типовими активностями ЕТМ у Києві є створення тимчасової пішохідної зони, презентації нововведень у місті, які заохочують користуватись громадським або велосипедним транспортом, нагородження переможців конкурсу «Велороботодавець року», проведення акції «Велосипедом на роботу» та інших подій.

ЕТМ є гарним медійним приводом протягом тижня привертати увагу мешканців Києва до проблем транспорту та сталих рішень, які можуть змінити ситуацію на краще.

Всеукраїнський Велодень

Всеукраїнський Велодень – це головне свято велосипедистів. Тисячі людей, незалежно від віку та стилю їзди, проїжджають центральними вулицями міст та містечок України для того, щоб привернути увагу до здорового й активного способу життя, безпеки та порозуміння з водіями на дорогах. Масовість акції демонструє необхідність створення цивілізованих та безпечних умов для велосипедистів за європейськими стандартами. У Києві подія відбувається з 2007 року наприкінці травня.

Більше про подію: www.facebook.com/Bikeday.Kiev/.

Критична маса

У Києві кожної останньої суботи місяця відбувається «Критична маса» – майже спонтанний проїзд велосипедистів вулицями міста, покликаний привернути увагу до кількості велосипедистів та недоліків існуючої велоінфраструктури у Києві.

Більше про рух: www.facebook.com/groups/KyivCriticalMass/.

Участь у європейському проекті FLOW

Європейський проект FLOW розрахований на 3 роки (2016-2018) і прагне підвищити роль немоторизованого транспорту шляхом створення методології оцінки ефективності пішохідного та велоруку у зниженні заторів на міських вулицях. Міста-учасники проекту будуть вчитись оцінювати вплив пішохідного руху та велотранспорту на рівень заторів та застосовувати методи транспортного моделювання у цьому контексті. У проекті беруть участь 6 міст-лідерів популяризації пішохідного та велоруку (Будапешт, Дублін, Гдиня, Лісабон, Мюнхен та Софія) та 25 міст, які будуть переймати цей досвід. Одним з цих міст став Київ.

Завдяки участі у проекті, протягом двох років Київ отримає доступ до:

1. Трох воркшопів з методології оцінки впливу розвитку велотранспорту та пішохідного руху на зменшення заторів;
2. Курсу дистанційного навчання щодо

інтеграції пішохідного та велоруху у транспортне моделювання;

3. Трьох вебінарів щодо потенціалу пішохідного та велоруху як засобу зниження рівня заторів.

У вересні 2016 року відбувся перший воркшоп у Гдині (Польща). Від Києва участі брали радниця Київського міського голови з питань розвитку велоінфраструктури та інженер Департаменту транспортної інфраструктури. На зустрічі аналізували розуміння терміну "затори" і вивчали основи різних методологій визначення якості інженерних рішень з урахуванням потреб пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту.

Фото: Європейський тиждень мобільності 2011 (Джерело: Асоціація велосипедистів Києва)

Проект фінансується Європейським Союзом в рамках програми Горизонт2020.

Більше інформації на сайті проекту:
<http://h2020-flow.eu/>.

Велопарковки біля будівлі Київської міської ради та Департаменту містобудування та архітектури



Учасники процесу: самоорганізована громадськість (велосипедисти, місцеві жителі та колишні спортсмени), КМДА, районна в місті Києві державна адміністрація, комунальне підприємство «Житлоінвестбуд-УКБ».

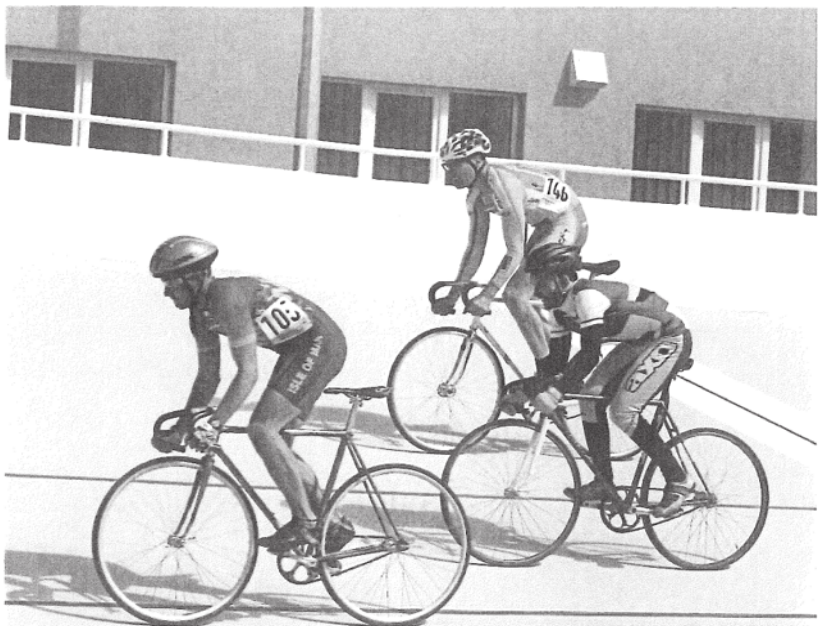
Процес та результати. Довгий час велотрек у центрі Києва поступово руйнувався через будівництво багатоповерхівки у безпосередній близькості до велотреку.

Розпочавшись у 2014 році з низової ініціативи представників велосипедної спільноти під керівництвом Олександра Пригунова, відновлення велотреку переросло в інституціоналізований інфраструктурний проект.

Робота над відновленням велотреку за адресою: вул. Богдана Хмельницького, 58 тривала з 2014 року і завершилась у травні 2017 року.

Реставрація велотреку передбачала:

- відновлення бетонного полотна треку та тунелю під центральним майданчиком;
- повне оновлення оточуючої інфраструктури включно з системою відеонагляду та освітлення;
- створення велошколи та спортивних залів, вело музею;
- будівництво нової адміністративної будівлі з приміщеннями для обслуговування та зберігання велосипедів.



1 = 1024 2 = 2048 | 223



Фото: Велопарковка (Джерело: Департамент містобудування та архітектури)

У 2013 році частина співробітників Департаменту містобудування та архітектури почала використовувати велосипед для поїздки на роботу. Відповідно до цієї тенденції, було облаштовано велосипедну парковку біля входу до будівлі Департаменту містобудування та архітектури. Стийкі були лаконічної форми та кольору, зручні для паркування велосипедів будь-яких моделей. Взимку того ж року стійки було розібрано на барикади протягом подій Революції Гідності.

Біля будівлі Київської міської ради перша велопарковка з'явилася у 2011 році. Її встановило комунальне підприємство «Київтранспарксервіс». Якість цих стійок була низькою, вони частково зламалися і у 2014 році їх остаточно демонтували. Наступного року на тому ж місці з'явилися нові велоси-

педні стійки. Цього разу ініціатива виходила від радниці Київського міського голови з питань розвитку велоінфраструктури, дизайн було запропоновано одним з архітекторів Києва, а профінансовано виготовлення та встановлення стійок компанією «veliki.ua».

Дизайн було схвалено та рекомендовано Департаментом містобудування та архітектури. Такі велосипедні стійки мають більш надійну конструкцію, порівняно з попередніми. Стійки також встановлені для тестування конструкції на предмет зручності та довготривалості.

Відновлення велотреку та створення на його базі Центру велосипедної культури в м. Києві

222 | *Journal of Management Inquiry*

Також організовано розміщення додаткових місць для глядачів на трибунах та навколо споруди, облаштування кафе та площі, створеної над підземним автомобільним паркінгом. Очікується, що територія буде відповідати вимогам безбар'єрності, що забезпечить функціонування велотреку як спортивної споруди для широкого кола користувачів.

Завдяки співпраці з Департаментом архітектури та містобудування, проведеними обговореннями та залученню професійних архітекторів вдалося розробити Концепцію створення Центру велосипедної культури м. Києва та підготувати технічне завдання для реставрації велотреку за пристосуванням прилеглої території. Мер міста Віталій Кличко особисто підтримує ініціативу.

Перерішили від волонтерської само-організованої ініціативи до одного з проєктів, який фінансується з бюджету міста, процес відновлення велотреку виявив процеси, які не врегульовані у місті, зокрема, ефективні методи співпраці та участі громадськості у моніторингу якості виконання робіт. На момент підготовки тексту цієї Концепції залишається відкритим питання системи управління та користування територією та майном велотреку.

Починаючи з 2011 року у Києві створено близько 26 км велосипедних шляхів. Зокрема, це велосипедні смуги або велосипедні доріжки на проспектах Бажана, Перемоги (в роботі), вулицях Здобувинській, Дніпровській набережній, веломаршрут «Троєщина-Європейська площа» та інші.

Нижче надано узагальнений аналіз якості наявної велоінфраструктури відповідно до критеріїв, зазначених у додатку 5, поданий в табл. 15.

Проспект Бажана

* Велодоріжку розроблено та побудовано в рамках проекту реконструкції проспекту у 2011 перед проведенням чемпіонату Європи з футболу у Києві. Це один з перших проектів велоінфраструктури у Києві.

Переваги:

- Перший проект, де в рамках реконструкції передбачено велоінфраструктуру.
- Велодоріжка відділена від тротуару кольором асфальту та поребриком.

Недоліки:

- Велодоріжка розташована за тротуаром, мала б бути між тротуаром та проїзною частиною.
- Не організовано проїзд через зупинки громадського транспорту, біля метро доріжки зайняті стихійною торгівлею.
- Низька якість утримання та оновлення розмітки.
- Небезпечні переїзди через швидкісні розв'язки.
- Часто недостатньо понижені бордюри на перетинах з проїзною частиною.

4.2. Міські веломаршрути

224 | *Journal of Management Inquiry*

Вулиця або маршрут	Послідов-ність	Прямота	Безпека	Комфорт	Привабливість
Просп. Бажана	0	+	0	-	-
Просп. Перемоги	0	-	0	-	-
Вул. Здобувнівська	--	+	+	0	-
Дніпровська набережна	--	+	-	--	--
Троєщина-Європейська площа	+	+	+	+	+
Вул. Драгомирова	--	+	0	+	0
Вул. Волгоградська	--	0	0	+	+
Оболонська набережна	-	+	-	+	+
Русанівська набережна	-	+	++	++	++

умовні позначення: ++ - дуже добре, + - добре, 0 - нейтрально, -- - незадовільно, --- дуже погано

Табл. 15. Аналіз якості наявної велоінфраструктури у м. Києві

Проспект Перемоги

Реконструкція проспекту триває з 2012 року, у проект одразу закладено велосипедну доріжку, проте якість проектування залишається низькою. Інженери не змогли передбачити організацію двосторонніх велодоріжок з обох сторін проспекту (що рекомендується німецькими стандартами з огляду на наявність бар'єру посередині вулиці). Реконструкція проспекту триває.

Переваги:

- На частині від межі міста до м. «Житомирська» відокремлена велодоріжка шириною 2,5м - дуже комфортна ширина для руху в двох напрямках.

Недоліки:

- Велодоріжка розташована лише з однієї сторони проспекту, на якому ускладнений переїзд з однієї сторони на іншу.
- Не вирішено питання з перенесенням торгівлі у місцях, де проходить велодоріжка.
- Часто паркуються на велодоріжці ав-

225

томобілі.

- Проект передбачає перехід вело-доріжки на іншу сторону проспекту через підземний перехід та у деяких місцях просто зникає.
- На складних ділянках, зокрема, проїзд естакадами, для велосипедистів не знайшли рішення і не організували рух велосипедистів.

Вулиця Здобувнівська

Першу ділянку вулиці між Дніпровською набережною та вул. Теплоозною відкрито у 2010 році. За декілька років збудували наступку ділянку від Теплоозної до Ревуцького.

Переваги: Відсутні.

Недоліки:

- Для двостороннього руху велодоріжка шириною 1,5 м завузька.
- Відсутня організація дорожнього руху на в'їздах до заправок та інших територій, що примикають.
- Не понижені бордюри.
- При будівництві заправки на розі з Сортувальною проектом не передбачено проїзд велосипедистів, відповідно, велодоріжка переривається тут.
- Низька якість утримання (не прибирається сміг, заростає травою, місця з низькими гілками дерев просто над велодоріжкою).
- Непродумані перехрестя та організація руху велосипедистів на них (подекуди відсутність розмітки та світлофорів).

Дніпровська набережна

Роботи тут велись одночасно з вулицею Здобувнівською.

Переваги: Відсутні.

Недоліки:

- Для двостороннього руху велодоріжка шириною 1,5 м завузька.
- Низька якість утримання (стерта розмітка, часто зіпсований асфальт).
- Відсутня організація дорожнього руху на в'їздах до заправок та інших територій, що примикають.
- Не понижені бордюри.

Веломаршрут «Троєщина-Центр»

Роботи над маршрутом (декілька вулиць загальною довжиною 21 км) почалися у 2015 році і на момент написання цього документа все ще тривали.

Переваги:

- Вперше будується не окрема вулиця, а зв'язний велосипедний маршрут, який поєднує місця проживання (ж/м Троєщина), відпочинку (Труханів остров та парк Дружби Народів) та роботи (центр міста).
- Вибір маршруту було зроблено на основі розрахунків та рекомендацій Асоціації велосипедистів Києва на основі німецької методології.
- При плануванні максимально застосовувались німецькі рекомендації з організації руху велосипедистів (ERA).
- Вперше облаштовано спільний світлофор для велосипедистів та пішоходів.
- Вперше проект веломаршруту вино-

226

сили на публічне обговорення до початку будівельних робіт. Не вирішено питання унеможливлення паркування автомобілів на велодоріжці.

Недоліки:

- Відсутній контроль за дотриманням правил проїзду пішохідної зони на Трухановому острові – небезпека для велосипедистів і пішоходів через високу швидкість і надмірну кількість автомобілів.
- Не всюди вирішені проблеми з торгівлею і тимчасовими спорудами на шляху велосипедистів.

Вулиця Драгомирова

Дві велосипедні смуги червоного кольору облаштовані у 2015 році девелопером території «Новопечерські Липки». Велосмуга довжиною в 1 км йде по прямій від перетину вулиць Професора Підвисоцького та Драгомирова до кінця житлового комплексу «Новопечерські липки».

Переваги:

- Ініціатива девелопера;
- Залучили інженера, який обізнаний з принципами та німецькими стандартами велоінфраструктури.

Недоліки:

- При заїзді на територію житлового комплексу через шлагбаум не продумано безперешкодний проїзд велосипедистів.
- На ділянці до території комплексу не передбачено місць для паркування автомобілів, відповідно автомобілі паркують на велосмузі.

Вулиця Волгоградська

Велодоріжка довжиною трохи більше 500 метрів тягнеться уздовж Солом'янського парку. Як повідомили жителі, ремонтні роботи тут проводились у травні 2014 року. Місце, яке раніше було тротуаром між парком і трамвайною колією, позначили знаком «велосипедна доріжка», а пішоходам відвели вузьку смужку асфальту біля проїжджої частини.

Переваги:

- Зроблено в рамках реконструкції ділянки вулиці

Недоліки:

- Суттєво зменшено простір для руху пішоходів.
- Велодоріжка коротка і не поєднана з іншими елементами, зокрема, виїзд на проїзну частину.
- Уздовж велодоріжки встановлено лавочки, що створює конфлікти між пішоходами та велосипедистами.

Оболонська набережна

Велосипедна смуга на Оболонській набережній.

Переваги: Можливості для рекреаційного руху велосипедистів.

Недоліки:

- Завузька велосмуга за тієї кількості пішоходів, які часто заходять на вело смугу;
- У деяких місцях паркан перегороджує велосмугу.

227

Список використаних джерел:

- Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект). Основні положення. Комунальна організація «Інститут генерального плану м. Києва», Департамент містобудування та архітектури, Виконавчий орган Київської міської державної адміністрації. - Київ, 2015. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <https://drive.google.com/file/d/0BxbtGB0NdbHjGTTRu5-3RmF0jiINTA/view>
- ДБН 360-92** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://zga.gov.ua/files/doc/normy_dorjny/dbn/firstobuduvannya_Planuvannya_i_zabudova_miskyh_i_sil'skyh_poseljen_DBN_360-92.pdf
- ДБН В.2.3-5-2001: Вулиці та дороги населених пунктів. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://browary.gov-znaly.org.ua/wp-content/uploads/2012/12/DBN-V.2.3-5-2001.pdf>
- ДБН В.2.5-28-2006: Природне і штучне освітлення. Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://www.gor.gov.ua/wp-content/uploads/2016/08/ДБН-В.2.5-28-2006.pdf>
- Довідка про виконання бюджету м. Києва на 01.01.2017. Офіційний інтернет-портал Київської міської державної адміністрації. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://kievcity.gov.ua/news/46928.html>
- Довідка про виконання бюджету м. Києва у 2008-2016 роках. Офіційний інтернет-портал Київської міської державної адміністрації. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://kievcity.gov.ua/news/34458.html>
- Додаток 1 до рішення Київської міської ради від 24 травня 2007 року №528/1189. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://kmi.ligazakon.ua/SITE2/L_docx2.nsf/alldocWWW/BCEF118A6D829EBDC22573F-C006DF07E?OpenDocument
- Екологічний паспорт Києва. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://www.menvi.gov.ua/protection/protection1/kyiv>
- Звіт комітету здоров'я Палати громад Великої Британії «Ожиріння – третій звіт сесії 2003-2004» (Obesity – third report of session 2003-2004). - Травень 2004. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200304/cmselect/cmhealth/23/2302.htm>
- Міська мобільність в Києві: аналітична довідка та рекомендації Національного екологічного центру України. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://necu.org.ua/wp-content/uploads/2016/09/city-mobility-drc.pdf>
- Податковий Кодекс України. Розділ VIII. Екологічний податок. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://sts.gov.ua/nk/rozdil-viii--ekologichnyi-podat/>
- Положення "Про проведення інвестиційних конкурсів у місті Києві". Офіційний інтернет-портал Київської міської

228

державної адміністрації. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): https://kievcity.gov.ua/news/21721.html	
13. Проект Закону України № 5364 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів”. Офіційний веб-портал Верховної Ради України. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://w1.c1rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60428	18. Рішення № 411/1415 від 15 листопада 2016 року “Про затвердження Порядку залучення, розрахунку розміру і використання коштів пайової участі замовників у розвитку інфраструктури міста Києва”. Офіційний інтернет-сайт Київської міської ради. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://kml.ligazakon.ua/SITE2/f1docki2.nsf/alldocWWW/4FA5B83C27AF679C225807D003C8758?OpenDocument
14. Просуваючи велотранспорт. Підручник з велосипедної політики PRES-TO. Інфраструктура. - Лютий 2010. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://velotransport.info/wp-content/uploads/UA_PRES-TO-Policy-Guide-Infrastructure1.pdf	19. Розробка транспортної політики з врахуванням велосипедного руху: посібник. - Квітень 2009. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://velotransport.info/wp-content/uploads/f1_CE_cycling_UA_allinone.pdf
15. Результати підрозрахунку велосипедистів восени 2015 року. - Асоціація велосипедистів Києва. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://avk.org.ua/2016/05/filmlist-velosypedystiv-u-kyjevi-zbilshylas-na-30-u-budni-i-na-tretnyu-u-vybidni/	20. Смог у столиці спричинений погодними умовами. Держпродспожислужба. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.consumer.gov.ua/News/225/Smog_u_stolitsi_sprichineniy_pogodnimi_umovami
16. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту ERA. - Кельн: Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту, 2011. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://velotransport.info/wp-content/uploads/ERA2010_ua.pdf	21. Стратегія розвитку Києва 2025. - Режим доступу (перевірено 02.12.2017): http://dm.kievcity.gov.ua/files/2017/7/28/Strategy-2025new.pdf
17. Рішення № 1051/1051 від 25 грудня 2008 року “Про Правила благоустрою міста Києва”. Офіційний інтернет-сайт Київської міської ради. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://kml.ligazakon.ua/SITE2/f1docki2.nsf/alldocWWW/1EC945CF22CC4FD7C225756E006DE238?OpenDocument	22. Транспортна стратегія України 2020. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=http://velotransport.info/wp-content/uploads/Transport-Strategy_UA.pdf&hl=uk
	23. Bassett, Jr, et al. Walking, cycling, and obesity rates in Europe, North America, and Australia // Journal of Physical Activity and Health. - 5, 2008. - P. 795-814.
229	

24. Belden Russonello and Stewart, America’s Attitudes Toward Smart Growth. - September 2000 (quoted in Howard Frumkin et al. Urban Sprawl and Public Health. - Washington: Island Press, 2004).	bus, bicycle and walking // Health Promotion Journal of Australia, 2004. - Vol. 15. - P. 63-67.
25. The Bike-share Planning Guide. Institute for Transportation & Development Policy, 2013. Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.itdp.org/library/publications/details/the-bike-share-planning-guide?bike-share	31. Cycling & Health – Compendium. - Cologne: Health Centre, German Sports University, 2007. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.zfg-koeln.de
26. Blondel B., Mispelon C., Ferguson J. Cycle more often 2 cool down the planet: Quantifying CO2 savings of cycling. European Cyclists’ Federation. - Brussels: ECF, 2011. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_CO2_WELL.pdf	32. ECF position on the European Commission’s White Paper on Transport. - ECF, 2011. - 21.11.2011. P.1. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF-Position-on-White-Paper-on-Transport.pdf
27. Botma H., Papendrecht H. Traffic operation of bicycle traffic // Transportation Research Record No. 1320. - TU-Delft, 1991. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://pubsindex.trb.org/view.aspx?id=3655588	33. Eindrapport Masterplan Fiets. - Dutch Ministry of Transport, 1998. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Eindrapport%20Masterplan%20Fiets.pdf
28. Boyd H., Hillman M., Nevill A., Pearce A. and Tuxworth B. Health-related effects of regular cycling on a sample of previous non-exercisers, Resume of main findings. - 1998.	34. Fitzpatrick K., Carlson P., Brewer M., Wooldridge M. Design Factors That Affect Driver Speed on Suburban Streets // Transportation Research Record 1751, 2000. - P. 18–25.
29. Buis J., Wittink R. (comp.) The economic significance of cycling. - The Hague: VNG Uitgeverij, 2000. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.vcs.polito.it/bibliote-ca/mobilita/EconomicSignificance.pdf	35. Gotschi T., Mills K. Active Transportation for America – The Case for Increased Federal Investment in Bicycling and Walking. - Washington DC: Rails-to-trails Conservancy, 2008. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): https://www.railstotrails.org/resourcehandler.ashx?id=2948
30. Chertok M., Voukelatos A., Sheppeard V. and Rissel C. Comparison of air pollution for five commuting modes in Sydney - car, train,	36. Handbook on Cycling. Inclusive Planning and Promotion. Capacity development material for the multiplier training within the mobile2020 project Institute for Social-Ecological Research (ISOE). - Frankfurt am Main/Hamburg, November 2012. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): http://www.mobile2020.eu/fileadmin
230	Продовження додатка в наступних номерах газети «Хрещатик»

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ (КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)

РОЗПОРЯДЖЕННЯ

Зареєстровано в Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві 13 серпня 2018 р. за № 186/2034

Про внесення змін до Тарифів та структури тарифів на послуги з утримання будинків і споруд та прибудинкових територій, які надаються підприємствами, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва, по кожному будинку окремо для здійснення розрахунків із споживачами залежно від оплати останніми не пізніше або після 20 числа місяця, що настає за розрахунковим

Розпорядження № 1376 від 31 липня 2018 року

Відповідно до підпункту 2 пункту «а» частини першої статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», пункту 2 частини першої статті 7 Закону України «Про житлово-комунальні послуги», постанови Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731 «Про затвердження Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади», з метою приведення у відповідність із законодавством тарифів на послуги з утримання будинків і споруд та прибудинкових територій:

1. Унести зміни до Тарифів та структури тарифів на послуги з утримання будинків і споруд та прибудинкових територій, які надаються підприємствами, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва, по кожному будинку окремо для здійснення розрахунків із споживачами залежно від оплати останніми не пізніше або після 20 числа місяця, що настає за розрахунковим, встановлених розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 06 червня 2017 року № 668,

2. Це розпорядження набирає чинності з дня його оприлюднення.

Голова
В. Кличко

Про видачу ТОВАРИСТВУ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ЗАКЛАД ОСВІТИ І СТУПЕНЯ «РІКІКІ» ліцензії на право провадження освітньої діяльності у сфері повної загальної середньої освіти

Розпорядження № 1351 від 30 липня 2018 року

Відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», Ліцензійних умов провадження освітньої діяльності, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1187 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 року № 347), розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 09 червня 2016 року № 406 «Про ліцензування освітньої діяльності у сферах загальної середньої освіти та дошкільної освіти у місті Києві»:

1. Видати ТОВАРИСТВУ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ЗАКЛАД ОСВІТИ І СТУПЕНЯ «РІКІКІ» (ідентифікаційний код 20073410, місцезнаходження: 01032, м. Київ, бульвар Тараса Шевченка, будинки 58-А), ліцензію на право провадження освітньої діяльності у сфері повної загальної середньої освіти за рівнем початкової освіти з ліцензованим обсягом 112 осіб.

2. ТОВАРИСТВУ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ЗАКЛАД ОСВІТИ І СТУПЕНЯ «РІКІКІ» у строк не пізніше десяти робочих днів з дня оприлюднення цього розпорядження внести, на відповідний рахунок територіального органу Державної казначейської служби України за кодом класифікації доходів бюджету 22011800

на право провадження господарської діяльності з виробництва теплової енергії (крім виробництва теплової енергії на теплоелектроцентралях, теплоелектростанціях, атомних електростанціях, когенераційних установках, та установках з використанням нетрадиційних або поновлюваних джерел енергії), крім виробництва теплової енергії за нерегульованим тарифом;

на право провадження господарської діяльності з постачання теплової енергії, крім постачання теплової енергії за нерегульованим тарифом.

3. Контроль за виконанням цього розпорядження покласти на заступника голови Київської міської державної адміністрації Пантелеева П.О.

Голова
В. Кличко

Про видачу ліцензій ТОВАРИСТВУ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «СМАРТ ПЛАЗА СЕРВІС»

Розпорядження № 1078 від 20 червня 2018 року

Відповідно до пункту 29 частини першої статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», постанови Кабінету Міністрів України від 05 серпня 2015 року № 609 «Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України», постанови Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг від 22 березня 2017 року № 308 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності у сфері теплопостачання»:

1. Видати ТОВАРИСТВУ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «СМАРТ ПЛАЗА СЕРВІС» (ідентифікаційний код 41174510, місцезнаходження: 03067, м. Київ, вулиця Полковника Шутова, будинки 16) ліцензію:

на право провадження господарської діяльності з виробництва теплової енергії (крім виробництва теплової енергії на теплоелектроцентралях, теплоелектростанціях, атомних електростанціях, когенераційних установках, та установках з використанням нетрадиційних або поновлюваних джерел енергії), крім виробництва теплової енергії за нерегульованим тарифом;

на право провадження господарської діяльності з постачання теплової енергії, крім постачання теплової енергії за нерегульованим тарифом.

2. ТОВАРИСТВУ З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «СМАРТ ПЛАЗА СЕРВІС» у строк не

згідно з додатком, плату за видачу ліцензії, яка становить 10 відсотків від розміру прожиткового мінімуму для працездатних осіб, що діє на день видання цього розпорядження.

3. Контроль за виконанням цього розпорядження покласти на заступника голови Київської міської державної адміністрації Різнікова О.Ю.

Голова
В. Кличко

Додаток не друкується.

Ознайомитися з ним можна на офіційному інтернет–порталі КМДА



СИЛИ СПЕЦІАЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ ПЕРЕВАГА ЯКОСТІ НАД КІЛЬКІСТЮ



ВИБИРАЙ СВОЄ МАЙБУТНЄ В СИЛАХ СПЕЦІАЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ

ВИМОГИ

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

ПІЛЬГИ ТА ПЕРЕВАГИ:

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

ДОСТУПНІ ПОСАДИ



КОМАНДИР

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



СПЕЦІАЛІСТ ЗІ ЗБРОЇ

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



ІНЖЕНЕР

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



МЕДИК

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



ЗВ'ЯЗКІВЕЦЬ

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

ЗА БІЛЬШ ДЕТАЛЬНОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ
ТА ЩОБ ДІЗНАТИСЬ ЯК ПОДАТИ ЗАЯВКУ

joinsof@mil.gov.ua

094 440-31-38

facebook.com/usofcom

ОГОЛОШЕННЯ
про намір передати в оренду об'єкти, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва, які передані до сфери управління
ОБОЛОНСЬКОЇ РАЙОННОЇ В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ
ОБ'єкти нерухомості, що перебувають на балансі Управління освіти Оболонської районної в місті Києві державної адміністрації (м. Київ, вул. Йорданська, 11-а, тел. 418-60-41):

– нежитлове приміщення 1 поверху в нежитловій окремо стоячій будівлі ДНЗ № 614 за адресою: м. Київ, вул. Озерна, 26-а, загальною площею 160,8 кв.м, вартістю 3 180 200,0 грн (без ПДВ), під розміщення суб'єкта господарювання, який проводить діяльність у сфері освіти, орендна ставка – 1; 3%, розмір орендної плати за за 1 кв.м без ПДВ станом на 31.05.2018 – 28,94 грн, розмір місячної орендної плати 4 654,27 грн, запропонований заявником строк оренди – 2 роки 364 дні;

– нежитлове приміщення 2 поверху в нежитловій окремо стоячій будівлі ДНЗ № 614 за адресою: м. Київ, вул. Озерна, 26-а, загальною площею 163,0 кв.м, вартістю 3 064 100,0 грн (без ПДВ), під розміщення суб'єкта господарювання, який проводить діяльність у сфері освіти, орендна ставка – 1; 3%, розмір орендної плати за за 1 кв.м без ПДВ станом на 31.05.2018 – 27,77 грн, розмір місячної орендної плати 4 527,22 грн, запропонований заявником строк оренди – 2 роки 364 дні;

– нежитлове приміщення 2 поверху в нежитловій окремо стоячій будівлі ДНЗ № 614 за адресою: м. Київ, вул. Озерна, 26-а, загальною площею 151,2 кв.м, вартістю 2 842 200,0 грн (без ПДВ), під розміщення суб'єкта господарювання, який проводить діяльність у сфері освіти, орендна ставка – 1; 3%, розмір орендної плати за за 1 кв.м без ПДВ станом на 31.05.2018 – 26,27 грн, розмір місячної орендної плати 3 972,56 грн, запропонований заявником строк оренди – 2 роки 364 дні;

– нежитлове приміщення 2 поверху в нежитловій окремо стоячій будівлі ДНЗ № 614 за адресою: м. Київ, вул. Озерна, 26-а, загальною площею 141,6 кв.м, вартістю 2 661 800,0 грн (без ПДВ), під розміщення суб'єкта господарювання, який проводить діяльність у сфері освіти, орендна ставка – 1; 3%, розмір орендної плати за за 1 кв.м без ПДВ станом на 31.05.2018 – 24,87 грн, розмір місячної орендної плати 3 521,50 грн, запропонований заявником строк оренди – 2 роки 364 дні;

– нежитлове приміщення 1 поверху в нежитловій окремо стоячій будівлі ДНЗ № 614 за адресою: м. Київ, вул. Озерна, 26-а, загальною площею 154,7 кв.м, вартістю 3 059 600,0 грн (без ПДВ), під розміщення суб'єкта господарювання, який проводить діяльність у сфері освіти, орендна ставка – 1; 3%, розмір орендної плати за за 1 кв.м без ПДВ станом на 31.05.2018 – 26,14 грн, розмір місячної орендної плати 4 352,73 грн, запропонований заявником строк оренди – 2 роки 364 дні.

Додаткові умови, щодо передачі зазначених вище об'єктів в орендне користування: відкрити навчальний заклад, який надає послуги у сфері дошкільної освітньої діяльності; провести капітальний ремонт груп в дошкільному навчальному закладі; забезпечити надання 10% соціальних місць в Дошкільному навчальному закладі; відкрити групи протягом 4-х місяців з дня укладення договору оренди.

Термін прийняття заяв про оренду – протягом 10 робочих днів з дня, наступного після розміщення оголошення. Заяви про оренду приймаються за адресою: м. Київ, вул. Маршала Тимошенка, 16, Оболонська районна в місті Києві державна адміністрація.

Отримати довідкову інформацію можна за адресою: 04205, м. Київ, вул. Маршала Тимошенка, 16, Оболонська районна в місті Києві державна адміністрація, відділ з питань майна комунальної власності, кім. 220, 222 телефон для довідок 418-41-98.

Шевченківська районна в місті Києві державна адміністрація має намір передати в оренду нежитлове приміщення за адресою: м. Київ, вул. Білоруська, 17, (підвал), загальною площею 73,0 кв.м. цільове використання – розміщення офісного приміщення (заявником на право оренди можуть бути запропоновані інші варіанти цільового призначення, в такому випадку стартова орендна плата буде розраховуватись відповідно до більшої орендної ставки). Строк оренди – 2 роки 364 дні. Вартість об'єкта оренди – 1 131 580,00 грн. Орендна ставка – 8%. Орендна плата – 7 543,87 грн без ПДВ (коригується на індекс інфляції). Балансоутримувач – Комунальне підприємство «Керуюча компанія з обслуговування житлового фонду Шевченківського району м. Києва».

Термін прийняття заяв про оренду – протягом 10 робочих днів з дня, наступного після розміщення оголошення. Заяви про оренду приймаються за адресою: вул. Б.Хмельницького, 24, каб. 512 або каб. 208. Довідкову інформацію можна отримати за телефоном 235-00-77.

11.09.2018 о 15 год. 15 хв. в приміщенні Окружного адміністративного суду м. Києва (вулиця Болбочана Петра, 8, корпус 1) відбувається судовий розгляд справи № 826/11030/17 за позовом Горбасенко І.М. до Київської міської ради, треті особи: Департамент містобудування та архітектури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), ТОВ «ПРОЕКТГЕНПЛАН», ТОВ «КИЙБУД», Лопатюк М.О., Зінченко І.М., Яровий А.Л., Львов І.О., Литвинова Л.О., Горбасенко Н.В., Паляничка Л.М. про визнання протиправним та скасування рішення Київської міської ради від 24.09.2015 № 46/1949 «Про затвердження детального плану території в межах Повітрофлотського проспекту, вулиць Солом'янської, Механізаторів, Кудряшова та залізничних колій у Солом'янському районі м. Києва».

Дніпровська районна в місті Києві державна адміністрація оголошує про намір передати в оренду об'єкт, що належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва.
Орендодавець – Дніпровська районна в місті Києві державна адміністрація.
Характеристика об'єкта оренди: нежитлове приміщення першого поверху загальною площею 148,20 кв. м розташоване за адресою: Ентузіастів вул., 41/2 (ДНЗ № 452).
Вартість об'єкта оренди станом на 30.04.2018 – 2 398 000,00 грн без ПДВ.
Балансоутримувач: комунальне підприємство «Управління освіти Дніпровської районної в місті Києві державної адміністрації» (м. Київ, просп. Миру, 6-а, т. 292-03-98).
За заявою ініціатора цільове використання та строк оренди: розміщення суб'єктів господарювання, які провадять діяльність у сфері освіти (1% – за частину площі, яка не перевищує 100 кв. м, 3% – за частину площі, яка перевищує 100 кв. м), термін оренди 2 роки 364 дні.
Місячна орендна плата – 3298,19 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.

Оголошення про намір передати в оренду об'єкти, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва та передані до сфери управління Солом'янської районної в місті Києві державної адміністрації ОРЕНДОДАВЕЦЬ – СОЛОМ'ЯНСЬКА РАЙОННА В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ – нежитлове приміщення, розташоване за адресою: вул. Кадетський Гай, 3, загальною площею 16,0 кв.м, запропонована заявником мета використання – розміщення операторів телекомунікацій, які надають послуги з рухомого (мобільного) зв'язку, операторів та провайдерів телекомунікацій, які надають послуги з доступу до Інтернету (розмір місячної орендної плати становить 13 935,00 грн (без ПДВ). Ринкова вартість майна станом на 31 березня 2018 року становить 278 700,00 грн (без ПДВ).
Термін прийняття заяв про оренду – 10 робочих днів з дня наступного після публікації оголошення. Заяви про оренду приймаються за адресою: 03020, просп. Повітрофлотський, 41, Солом'янська районна в місті Києві державна адміністрація, каб 179. Отримати довідкову інформацію можна за тел.: 207-09-32, 207-09-34.

Оголошення про конкурс на право оренди нерухомого майна, що належить до державної власності ОРЕНДОДАВЕЦЬ – Державне підприємство «Спортивний комплекс «Авангард» – нежитлове приміщення загальною площею 28,00 кв. м, за адресою: вул. Мельникова, 46 (1 поверх). Розміщення фотокопіювальної та ксерокопіювальної техніки. Стартовий розмір місячної орендної плати, (без ПДВ) 2 785,36 грн. Розмір авансової орендної плати, грн (без ПДВ) 5 570,72. Реквізити (балансоутримувача) для сплати авансової орендної плати: Державне підприємство «Спортивний комплекс «Авангард» 04119, м. Київ, вул. Мельникова, буд. 46, код, ЄДРПОУ 39401098, п/р № 26009011460314 в ПАТ «Укрсфобанк», МФО 300023, ІПН 394010926594.
Конкурсна пропозиція подається претендентом конкурсній комісії в день проведення конкурсу у запечатаному конверті.
Отримати додаткову інформацію можна за адресою: 04119, м. Київ, вул. Мельникова, 46, телефон для довідок (044) 486-89-99. Час надання консультації: пн.-чт. з 10.00 до 18.00; пт. – з 10.00 до 16.45.

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ФАКТОРИНГОВА КОМПАНІЯ ДЕЛЬТА» Код ЄДРПОУ 38214102, 03110, місто Київ, вулиця Климента, будинок 39/8, повідомляє, що Загальними зборами Учасників ТОВАРИСТВА з ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ФАКТОРИНГОВА КОМПАНІЯ ДЕЛЬТА», 15 серпня 2018 року протокол № 13/08, прийнято рішення про припинення господарської діяльності в якості фінансової установи. Та прийнято рішення про звернення до НАЦІОНАЛЬНОЇ КОМІСІЇ, що ЗДІЙСНЮЄ ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ РИНКІВ ФІНАНСОВИХ ПОСЛУГ з заявою про виключення з державного реєстру фінансових установ.

ПЕРЕДПЛАТА газети



Хрещатик

офіційне видання міської ради

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



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



Телефон 234-27-35



Internet: www.kreschatic.kiev.ua



E-mail: info@kreschatic.kiev.ua

Оформлення проводиться в редакції

За зміст рекламних оголошень відповідає рекламодавець. Реклама друкується мовою оригіналу

Цьогоріч у місті відкриють 11 навчальних закладів



ДО КІНЦЯ 2018 року у столиці заплановано відкрити після будівництва чи реконструкції 3 школи та 8 дитячих садків. Про це мер Києва Віталій Кличко заявив в ефірі телеканалу «Київ».

«Школами, які ми відкриваємо, ми можемо пишатися. Зокрема якістю будівництва, обладнанням класів, спортивних залів. Переко-наний, що Київ показує приклад для інших міст – і не тільки нашої

держави. І школи, і дитячі садки відповідають найсучаснішим ви-могам», – відзначив він.

Одним з освітніх довгобудів столиці є школа І-ІІІ ступенів № 151 на вул. Лісничій, 3, яку за доручен-ням Київського міського голови проінспектував заступник голови КМДА Валентин Мондриївський.

«Складна історія школи № 151 триває з 2006 року, проте у 2007-му роботи із будівництва було

призупинено. Наразі у школі ви-конують другу чергу будівельних робіт. Після їхнього завершення учні отримають нову спортивну та актову зали, їдальню, бібліотеку, на які у районі чекають 12 років», – розповів Валентин Мондриївський.

За його словами, сьогодні три-ває друга черга реконструкції старого корпусу школи № 23 у Деснянському районі. Також після 24-річної перерви завершено ро-боти у школі № 334 Дарницького району. Крім того, на Осокорках з вересня запрацює нова кому-нальна школа, енергоефективна та інклюзивна.

Нагадаємо, з восьми запла-нованих садків на 2018 рік (сім повністю реконструйованих та один новозбудований) три у сто-лиці вже відкрили, в тому числі новозбудований. Один відкриють до Дня знань. Ще чотири рекон-струйованих – в Голосіївському, Оболонському, Дарницькому і Печерському районах – запла-новано відкрити до кінця року. Це дозволить тільки у 2018 році створити 2225 додаткових місць в дитячих садках Києва ■

В столиці встановили пам'ятний знак визволителю Аргентини, Чилі та Перу

В РАМКАХ впровадження про-екту «Київ – місто світу», відпо-відно до ініціативи Посольства Аргентинської Республіки в Укра-їні, Київською міською владою реалізовано проект встановлення пам'ятного знаку на честь генера-ла Хосе Франсіско де Сан Мартіна і Маторрас, Батька Вітчизни та Визволителя Аргентини, Чилі та Перу.

Церемонія відкриття пам'ятного знаку відбудеться 22 серпня об 11.00 у Поліцей-ському сквері (вул. Федорова,

12). В урочистостях запланова-на участь Київського міського голови Віталія Кличка, Надзви-чайного і Повноважного Посла Аргентинської Республіки в Україні Альберто Хосе Алонсо, представників дипломатичного корпусу, депутатів Київської міської ради, Міністерства за-кордонних справ України, По-сольства Аргентинської Респуб-ліки в Україні, аргентинської діаспори та бізнес-кіл Арген-тинської Республіки, культурної громадськості, преси ■

На Оболоні шахісти змагаються за «Кубок незалежності»

ДО 26 СЕРПНЯ в Оболонському районі триває XVII Міжнарод-ний шаховий фестиваль до Дня Незалежності України «Кубок Незалежності, Оболонь – 2018». Фестиваль започатковано у 2002 році за ініціативи Оболонської РДА і шахового клубу «Оболонь-Грос-мейстер» з метою популяризації шахів як виду спорту серед дітей та молоді, виявлення серед юних шахістів майбутніх талановитих гросмейстерів. Цього року у фестивалі беруть участь понад 800 шахістів віком від 6 до 83 років, які виступатимуть у 9-ти турнірах і представлятимуть шахові клуби Туреччини, Австрії, Франції, Швеції, Шотландії, Іспанії, Молдови, Білорусі, а також міст та об-ластей України ■



На Михайлівській площі презентують оновлену Стіну пам'яті

29 СЕРПНЯ на Михайлівській площі урочисто відкриється оновлена Стіна пам'яті воїнам, які за-гинули на сході України під час збройної російської агресії. Як наголосила голова правління ГО «Спілка матерів Воїнів, загиблих в АТО» Наталія Харченко, під час заходу буде оголошено про підписання петиції щодо узаконення 29 серпня Днем пам'яті загиблих захисників України (за весь період утвердження української державності). Вона закликала усіх небайдужих киян і мешканців інших регіонів підтримати своїми голосами таку ініціативу.

Урочистості розпочнуться об 11.00 хвилиною мовчання за загиблими в Іловайській битві та чо-тирьохлітній російсько-українській війні. Пройде Почесна варта від Національної гвардії України і Міністерства збройних сил, після цього – покла-дання квітів і запалювання поминальних свічок. О 12.00 відбудеться Всеукраїнська панahiда за учас-тю Святейшого Патріарха Філарета, яка одночасно триватиме майже в усій країні. О 13.00 заплановано відкриття електронного терміналу «Книга пам'яті».

Меморіал розташований на зовнішньому мурі Михайлівського Золотоверхого монастиря (праворуч від центрального входу на його територію) вздовж вулиці Трьохсвятительської. На Стіні пам'яті роз-



міщено фотографії та біографії близько 3-х тисяч військовослужбовців, працівників МВС та Нацпо-ліції, добровольців, бійців «Азова», які загинули на Донбасі. Також на Михайлівській площі можна буде ознайомитись із експозицією артефактів, вивезених з місць бойових дій Іловайського котла «Коридор Пам'яті» та побачити виставку фотографій – учас-ників Іловайських подій ■

Фунікулер знову працює



У ПОНЕДІЛОК, 20 серпня відновив роботу столичний фунікулер. Щорічні регламентні ремонтні роботи з випробуванням та технічним оглядом, що тривали з 17 липня, пройшли успішно. Тож фунікулер може безпечно перевозити пасажирів ■

Підготувала Марія КАТАЄВА | «Хрещатик»

Підприємців запрошують допомогти школярам



КИЇВСЬКИЙ молодіжний центр спільно зі Всеукраїнським благо-дійним фондом «Миру і добра» влаштовує акцію «School bag». Захід спрямований на матеріальну допомогу дітям соціально незахи-щених категорій до свята Першого дзвоника. Про це повідомили у Київському молодіжному центрі.

У рамках акції соціально актив-ні підприємства України беруть участь у зборі канцелярського приладдя. Акція проводиться у

кілька етапів: спочатку форму-ється перелік компаній-учасників, потім – збір матеріальної допо-моги. 31 серпня у парку ім. Тараса Шевченка відбудеться презентація найбільшого шкільного рюкзака України. У нього й буде зібрана уся матеріальна допомога.

Компанії, що хочуть взяти участь у акції, можуть звернутися за електронною адресою: angelina12777@ukr.net або за телефоном +380 (98) 721-22-77 ■