

К МЕТРО ЗА ГРАФІКОМ

Кипить робота на будмайданчиках метро на Виноградар



стор. 2

К СНІГ ТА НЕ МИТТЄВО

Київавтодор показав нову спецтехніку



стор. 2

К «ВИРАХУВАТИ» ВАНДАЛА

Як в Києві знаходять і карають тих, хто псує майно громади



стор. 3

www.klichko.org

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

КЛИЧКО МЕР

ВІРТЕ В УКРАЇНУ, ВІРТЕ В СЕБЕ!



Чому водії трамваїв відчувають себе зірками, та хто найкращі пасажирки Києва — читайте в нашій новій рубриці «Люди міста» на стор. 4

К ПРО ГОЛОВНЕ

ГРАНДІОЗНІ ПЛАНИ БУДУТЬ ВТІЛЕНІ!

Будівництво Подільсько-Воскресенського триває за графіком.

Величезні домкрати підіймають 500-тонну металоконструкцію на залізобетонні опори. Це — майбутня основа повороту з Верхнього Валу на Подільсько-Воскресенський міст. За кожним рухом уважно спостерігають українські інженери та фахівці з Нідерландів, які допомагають будувати цей важливий для столиці об'єкт. Усе враховано до міліметрів. Навіть складні погодні умови не можуть зупинити процес. І от металоконструкцію вже встановлюють у проектне положення.

Це — черговий і дуже важливий етап будівництва Подільсько-Воскресенського мостового переходу. Фактично будівельники вийшли на фінішну пряму, аби з'єднати металоконструкціями Лівий та Правий береги. Залізобетонні опори мосту через Дніпро в цьому місці вже збудовані.

Тим часом роботи не припиняють і на іншому боці мосту — зі сторони Троєщини. Там усього за тиждень встановили всі балки майбутньої частини мосту над Русанівським озером. Кожна з таких балок важить 70 тонн. Під час будівництва також використовують супердомкрати з Нідерландів, що працювали і на будівництві Шулявського шляхопроводу.

«Добудова Подільсько-Воскресенського мостового переходу — одне з головних завдань на цей рік для міської влади. Роботи на об'єкті тривають за графіком. Зовсім скоро всі металеві конструкції мосту будуть встановлені, розпочнеться процес бетонування майбутніх автомобільних смуг. Також на металеві частини наносять спеціальну гідроізолюючу фарбу, що значно подовжить «життя» конструкцій», — каже мер Києва Віталій Кличко.

На Подільсько-Воскресенському він частий гість. Контролює роботи, розпитує фахівців, як краще зробити з'їзди та на яку ділянку направити додаткові сили спеціалістів. А також спілкується з мешканцями навколишніх мікрорайонів. Всіх турбує одне питання — чи встигнуть відкрити автомобільне сполучення мостом вже цього року.

Продовження читайте на стор. 3 »



К ДОРОГИ

УПЕРЕДИТИ
НАСЛІДКИ
СНІГОПАДУ

Нову технологію обробки доріг в зимовий період почали впроваджувати в «Київавтодорі».

Тепер не посипають сіллю сніг, що вже випав, а обробляють асфальтне покриття спеціальним розчином напередодні снігопадів. Як тільки опади потрапляють на поверхню дороги, миттєво починається хімічна реакція, і сніг тане. Це дозволяє економити ресурси підприємства і, головне, мінімізує ризик виникнення заторів під час снігопадів. Все це стало можливим після закупівлі нової спецтехніки для дорожників.

Нещодавно «Київавтодор» отримав 9 нових автомобілів Ford з універсальним обладнанням, що дозволяє використовувати технологію обробки доріг рідкими хлоридами. Так само обробляють дороги взимку в Австрії та Німеччині. Також для кожного району столиці закупили обладнання для приготування соляної суміші.

«Виробник передбачив все – за допомогою цього авто можна поливати як вузькі вулиці, так і магістралі. Можна налаштувати оприскування на 2 метри, а можна й на 12. Все управління роботами відбувається з кабіни водія. От бачите – попереду цього авто ми також встановили відвал, який можна буде задіяти для прибирання вулиць під час сильних снігопадів. Ще кілька років тому про таку техніку столичні дорожники могли тільки мріяти», – каже Володимир Мізерний, водій-оператор Печерського ШЕУ.

А влітку ці спецавто можуть мити вулиці. Попереду автомобіля ставиться спеціальна балка з форсунками, через які під тиском подається вода з мийними засобами. Це дозволить зменшити і забрудненість повітря в місті.

Із 2014 року парк спеціальної техніки підприємств «Київавтодора» поповнився 232 одиницями техніки. Вся вона якісна, від відомих у світі виробників спецтехніки. Це «SCHMIDT», «BUCHER», «CRAFCO», «Hofmann», «MAN», «Mercedes» та інші. Вся техніка – багатифункціональна. Також минулого року місто закупило два снігоплавильні комплекси. Вони можуть плавити до 60 тонн снігу на годину. Це значно спростить процес прибирання вулиць та допоможе зекономити місту чималі кошти на вивезенні снігу.

К ІНФРАСТРУКТУРА

БУДІВНИЦТВО МЕТРО
НА ВИНОГРАДАР
ТРИВАЄ ЗА ГРАФІКОМ

Дві нових станції планують відкрити до кінця 2021 року.

На будмайданчику майбутньої станції «Мостицька» ще пізньої осені минулого року не було величезного котловану глибиною 20 метрів із забетонованими стінами і дном, на якому вже проступають обриси майбутніх колій метро і платформи. Сьогодні ж все це вже можна побачити і оцінити масштаб робіт. А метробудівці тут уже облаштовують гідроізоляцію.

За останні місяці фахівці здійснили величезний обсяг робіт на будівництві метро на Виноградар. Майже підготовлена інфраструктура для заходу тунелєпрохідного щита, з допомогою якого буде розроблено тунель від станції «Мостицька» до станції «Сирець».

Як запевнив міську владу представник підрядної компанії «Київметробуд», до кінця лютого на будівельний майданчик привезуть цей велетенський механізм. Збір щита триватиме близько місяця. І в квітні розпочнуть роботи з розробки тунелю з «Мостицької» до «Сирця» – вже безпосередньо ід землею.

Активні роботи тривають і з розробки тунелю між станціями «Мостицька» та «Проспект Правди». Там роботи ведуть відкритим способом. Тунель на цій ділянці буде двоярус-



ним, на відміну від усіх інших станцій столичного метрополітену.

Також уже змонтований вентиляційний тунель ближче до станції «Проспект Правди», що обслуговуватиме дві нових станції.

«Останнім часом було чимало спекуляцій, нібито, роботи застопорилися, нібито, станції не відкриють у заплановані терміни. Представник «Київметробуду» запевнив, що всі роботи тривають за графіком. Місто виконує всі свої зобов'язання, забезпечує стабільне фінансування. І наше завдання перед киянами – до кінця 2021 року відкрити ці станції», – наголосив Віталій Кличко.



Вартість будівництва двох станцій – близько 6 млрд грн. З них місто уже виділило 4 млрд грн. Планується, що станції «Мостицька» та «Проспект Правди» перевозитимуть понад 90 тисяч пасажирів на добу. Довжина ділянки метро для двох нових станцій – 3,7 км.

К ГЕНПЛАН

У КИЄВІ ПЛАНУЮТЬ ЗБІЛЬШИТИ ПЛОЩУ
ЗЕЛЕНИХ ЗОН НА 2,3 ТИС. ГА

Наприкінці минулого року був представлений проект нового Генерального плану Києва. Це – основоположний документ, що визначає стратегію розвитку нашого міста на багато років уперед. Уже в березні розпочнеться обговорення проекту з громадою. Продовжуємо знайомити вас з основними положеннями документу.

Проектом Генплану передбачено збільшити площу зелених зон загального користування на 2,3 тис.га – за площею це як 3200 футбольних полів.

Так, у нових мікрорайонах буде створено 36 нових парків. Також нові сквери та бульвари з'являться у житлових кварталах та громадських зонах.

У планах – облаштувати 17 лісопарків на основі частини лісів, прилеглої до житлових масивів.

Також передбачається створення 11 територій та об'єктів природно-заповідного фонду на зарезервованих територіях, розширення площі національного природного парку «Голосіївський» до 12,6 тис. га.



За останніх п'ять років у Києві збудували або повністю реконструювали 8 шкіл та 27 дитсадків, створили понад 15 тисяч місць у садочках.

К ДІТЯМ

НОВИХ ДИТСАДКІВ У СТОЛИЦІ ПОБІЛЬШАЄ

У Києві продовжують активні роботи з будівництва та реконструкції дитячих дошкільних закладів, аби скоротити чергу до дитячих садочків.

Так, триває будівництво трьох садків «з нуля», розпочате в минулому році – на Троєщині, в Солом'янському та Святошинському районах.

Ще три садки – в Подільському, Дарницькому та Оболонському районах – на реконструкції. Вже зовсім скоро відкриють після повного оновлення садок на 200 місць на вулиці Бориспільській. Там будуть можливості і для реабілітації малечі з проблемами опорно-рухового апарату.

У травні планують завершити реконструкцію дитсадка № 436 в Оболонському районі на вулиці Автозаводській. Приміщення закладу було старим і «втомленим», тому взяли за його реконструкцію, а дітей поки перевели до сусідніх дошкільних закладів.

На сьогодні в будівлі вже замінили покрівлю, влаштували водовідведення та оновили каналізацію, встановили нові вікна та двері. Завершили роботи з оновлення фа-

саду, утепили приміщення, проклали нові електрокабелі, оновили систему опалення. Встановили і відеоспостереження. Наразі в садочку тривають внутрішні роботи. Впорядкують і територію – встановлять сучасні спортивні та ігрові майданчики, тіньові навіси.

К ПРО ГОЛОВНЕ

ГРАНДІОЗНІ ПЛАНИ БУДУТЬ ВТІЛЕНІ!



» Початок читайте на стор. 1

«Будівництво триває за графіком. Вистачає і матеріалів, і техніки. Також місто в повному обсязі фінансує роботи. Та й погода дозволяє проводити активні роботи взимку», — каже головний інженер КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд» Олександр Здольник.

Наприклад, вже розпочали підготовку до встановлення натяжних тросів, що забезпечуватимуть надійність конструкції мосту, розрахованого на автосполучення та лінію метро. Усього до початку квітня цього року Київ має отримати 68 таких вантів. А роботи з їх встановлення розпочнуть у травні. Також триває процес зварювання металоконструкції частини мосту в напрямку Подолу. За кілька місяців за допомогою кранів її встановлять на місце. Підприємці обіцяють вчасно добудувати

частину перегону мосту від дамби Русанівських садів до нового шляхопроводу через залізницю на Лівому березі. Там триває процес бетонування опор.

Мер столиці зазначає, що проектна пропускна спроможність нового мостового переходу становитиме 60 тисяч авто на добу. Це суттєво розвантажить інші транспортні артерії міста. Сьогодні добова інтенсивність руху автотранспорту п'ятьма мостами через Дніпро у Києві складає близько 300 тисяч авто. І в години пік пропускна спроможність мостів перевищується майже утричі.

«Подільсько-Воскресенський — найбільший арочний міст в Європі. На ньому облаштують 6 смуг для автомобільного руху та 2 залізничні колії під майбутнє метро — на нижньому ярусі, прокладуть також і трубопровід. Близько 3 мільярдів гривень плануємо виділити в 2020-му, аби завершити будівництво мосту», — підкреслює Віталій Кличко.

Подільсько-Воскресенський міст будують з 2003 року. Кілька років будівництво об'єкту було законсервоване. «Багато хто обіцяв цей міст добудувати. Всі мої попередники навіть називали дати. Але це були тільки обіцянки. Я ж вас можу запевнити: наприкінці цього року ми відкриємо автосполучення ним і після цього розпочнемо будівництво гілки метро на Троєщині», — каже Віталій Кличко.

К БЕЗПЕКА

УРОК ДЛЯ ВАНДАЛІВ

Безпечне середовище — обов'язкова складова системи «розумне місто», яку кілька років впроваджує Київ. Сьогодні столична система відеоспостереження налічує понад 7 тисяч камер. І це дає результат.



29 січня в ЗМІ і соціальних мережах розлетілася новина: вночі хтось пошкодив LED-підсвітку перил на Алеї художників. Кияни з обуренням розглядали фотографії вирваних світлодіодних стрічок і нагороджували найнеприємнішими епітетами невідомих, що спалювали одну з нових і гарних локацій столиці.

Однак, «невідомими» зловмисники залишилися недовго. Дії молодиків були зафіксовані на камеру відеоспостереження. Тому відео швидко передали правоохоронцям, і вандалів знайшли протягом доби.

«Усього затримали 11 молодиків. Один з них тієї ночі встиг ще й побити людину біля одного з супермаркетів. Усі «недогерої» понесуть покарання, — заявив тоді мер столиці Віталій Кличко. — А я наполягатиму, щоб вандалів також за-

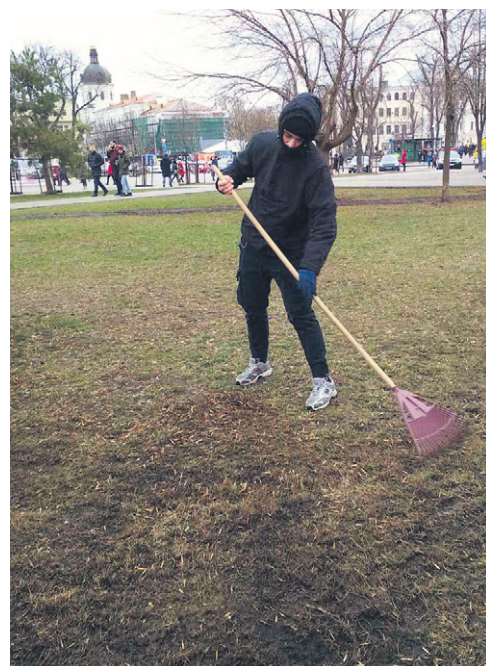


лучили до громадських робіт на користь міста. Бо якщо так «сверблять» руки, нехай прибирають вулиці, а не паплюжать об'єкти, що ми створюємо для киян та гостей столиці».

За ініціативи мера, головного «недогероя» влаштували на виправні роботи в одне з комунальних підприємств міста. Тепер він прибирає туристичні об'єкти та вулиці Подільського району, де займався вандалізмом. Хлопець залучений до громадських робіт на три тижні. Він уже по-

працював на Алеї художників, де відмивав написи з перил, згрібав листя у сквері на Конtrakтовій площі та прибирав сніг біля кінотеатру «Жовтень», чистив схили неподалік пам'ятника Магдебурзькому праву.

І це — не перший випадок, коли міські камери відеоспостереження допомагають знаходити злочинців. Навесні минулого року «вираховували» двох вандалів, які вивирали світильники на огорожі Ботанічного саду ім. академіка Фоміна на буль-



варі Шевченка. А трохи раніше знайшли кількох «громадян міста», які пошкодили художню композицію «Малюки, що пускають кораблики» на Поштовій площі.

За допомогою міських камер поліція розшукує людей, автомобілі, розкриває злочини. З початку 2018 року, відколи столиця об'єднала камери в єдину систему та розширила їхню мережу, рівень злочинності у публічних місцях, за інформацією правоохоронців, знизився на 56 відсотків.

К ЛЮДИ МІСТА


РОМАНТИЧНИЙ ТРАМВАЙ

Київ багатий на історичні пам'ятки та дивовижні краєвиди, та головне його багатство – це люди. Відкриті і добрі, працьовиті й енергійні. Ми починаємо серію матеріалів про людей нашого міста, які живуть поруч з нами і щодня роблять свою звичну справу. Для всіх нас.

Ранок, 4:30 на годиннику. Підпис у журналі, ключі, подорожній лист, талони, і Василь Галів йде темною площею трамвайного депо до свого «вагону», — саме так на професійному сленгу водії називають трамвай. Кілька натискань на сенсорний екран, і «вагон» оживає — вмикаються світло, опалення, відеоспостереження та інші системи. Все ніби готове... Але Василь помічає, що передні двері не відкриваються, як належить.

«Давайте інший вагон... — дзвінок у диспетчерську. — З неробочими дверима, за інструкцією, виїжджати не можна».

Василь поспішає, до виїзду менше ніж пів години. Знову перевіряє всі системи, і величезна Pesa плавно рушає до воріт депо і на маршрут швидкісного трамвая з Борщагівки. «Вагон» з неробочими дверима відвозять на ремонт.

27-річний Василь Галів та 29-річна Олена Кравець — водії трамваїв, які в травні вперше представлятимуть наше місто і Україну на 9-му Чемпіонаті Європи з майстерності водіння

трамваїв. European Tramdriver Championship—2020 відбудеться в Румунії, в місті Орадї. Там змагатимуться 25 команд з Європи.

Василь водить трамвай уже понад 5 років, Олена — 2. І це — люди, які не мають права на помилку. Бо відповідають за людські життя. Не мають вони і права на спізнення ні на хвилину. Адже, як вони говорять, якщо відстанеш від розкладу хоч на хвилину — за тобою вишикується ще 2-3 вагони. І утвориться затор, як на звичайній дорозі.

Василь Галів родом з Івано-Франківщини. За професією — бурильник нафтових і газових свердловин. Переїхав до Києва, працював кухарем. А водієм трамвая став випадково. Каже, ніколи не мріяв про цю професію. Але, пам'ятає, ще з дитинства полюблив спостерігати за водіями автобусів. «Коли їхав в автобусі, то намагався завжди сісти неподалік від водія. Мені подобалося дивитися, що і як він робить», — пояснює молодий чоловік і додає, що керування трамваем — це задоволення. Та

й вибір працювати зранку — свідомий. Вранці, говорить, можна спостерігати, як прокидається місто. Немає метушні, як пообіді. Та й більше часу залишається для своїх справ потім.

«Так, нам треба перевірити рейкове гальмо, — Олена буквально пірнає під трамвай. Рука з манікюром витончено ковзає між здоровенних трамвайних коліс і ще якихось залізак, — ось тут повинно бути 8 сантиметрів, тут — 12. Звичайна процедура — огляд рухомого складу перед виїздом...»

Олена Кравець родом з Житомирщини. У Києві мешкає вже більше ніж 10 років. До роботи в депо займалася реставруванням меблів. Має п'ятирічну донечку.

Каже, що заохотила її стати водієм трамвая мама, яка на той час сама працювала водієм. Тож тепер це сімейна справа. Щоправда, мама дівчини працює у Подільському депо. А щоб опанувати професію, потрібно було всього лише пів року.

«Я вийшла з декретної відпустки, розлучилася з чоловіком. І мені потрібна була ро-



бота, щоб утримувати доньку. Мама каже: «Доцю, спробуй. Тобі сподобається. Це — твій стиль». Я спробувала, і мені так сподобалося, що я не проміняю тепер ні на що цю професію. А ще під'їжджаєш до станції, а там стоїть 100 людей, і вони всі дивляться на тебе. Я — зірка!» — сміється Олена.

Вже у травні в Румунії на наших водіїв чекають змагання з їхніми колегами з Європи з керування трамваем — аварійне гальмування, підїзд до зупинки, зчеплення рухомих складів, набір певної швидкості без допомоги спідометру, відчуття габаритів.

«Екстрене гальмування — найцікавіший конкурс. Це ніби гра в боулінг. Ми набира-

ємо швидкість, вдяраємося в гумовий м'яч. І поки той летить до кеглів, ми повинні зупинити трамвай», — розповідає Олена.

«Найкращі пасажирів Києва — це маленькі діти, — каже Василь. — Бо їм усе цікаво, як мені було колись. Вони зустрічають і проводжають трамвай із посмішкою».

У трамваї наші водії зустрічають світанки. А дехто — і свою долю. Так, Олена Кравець за кермом трамвая зустріла свого теперішнього чоловіка. Він — теж водій Шевченківського депо. Побачили один одного, коли їхали назустріч. Обоє були за кермом своїх «велетнів» і зустрілися очима... Тепер у них не тільки одна професія, а й одна родина.

К ІНФРАСТРУКТУРА

У СТОЛИЦІ РЕМОНТУЮТЬ СТАНЦІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЯ



У Києві тривають роботи з ремонту станцій швидкісного трамвая. Минулого року здійснили реконструкцію станції «Вацлава Гавела». Зараз оновлюють зупинки «Польова», «Політехнічна», «Площа Перемоги», «Гарматна/НАУ».



На кожній станції монтують нове обладнання системи електропостачання, влаштовують нове фем-покриття з тактильної плиткою та пандусами у відповідності до інклюзивності будівель і споруд. Також замінюють старі лампи на енергозберігаюче LED-освітлення — як на станціях, так і у переходах до них. У вестибюлях замінюють вхідні групи, оновлюють підлогу та стелі. Розробляють і нові зручні схеми та навігаційні блоки для пасажирів.

На станції швидкісного трамвая «Гната Юри» роботи вже завершені.

Тут створили безбар'єрний простір для маломобільних груп населення, замінили інженерні мережі, оновили електрообладнання, здійснили оздоблювальні роботи. Станція стала набагато зручнішою і сучаснішою.