У КМДА задумали реформувати сферу пасажирських перевезень шляхом створення нового департаменту

Читать на русском

У КМДА задумали реформувати сферу пасажирських перевезень шляхом створення нового департаменту

Голова Київської міськдержадміністрації (КМДА) Віталій Кличко вирішив реформувати сферу організації пасажирських перевезень столиці шляхом створення нового департаменту. Градоначальник запропонував відібрати повноваження щодо цього напрямку у Департаменту транспортної інфраструктури та передати їх Департаменту міської мобільності та пасажирських перевезень.

Заявляється, що функціонування таких "паралельних структур" є звичайною європейською практикою і удосконалить процеси транспортного планування, щоб в результаті кияни і гості міста могли швидше "добиратися із точки А в точку Б". У столичній міськраді стартували дискусії щодо такої ініціативі – відповідний проєкт рішення минулого тижня був підтриманий депутатським корпусом у першому читанні. В те, що створення нового департаменту хоч щось покращить, вірять далеко не всі.

Під час обговорення пропонувався й інший шлях – притягнути до відповідальності тих чиновників, через яких "транспортно-пасажирська" галузь Києва опинилася в занепаді, чи хоча б прописати в запропонованій реформі чіткі ключові показники її ефективності.

Як стало відомо КВ, під час пленарного засідання Київради, яке відбулося 13 травня 2024 року, депутатський корпус підтримав у першому читанні проєкт рішення "Про утворення Департаменту міської мобільності Київської міськдержадміністрації (КМДА)".

Суб'єктом подання відповідного документу №08/231-803/ПР від 7 червня 2024 року виступив міський голова Києва Віталій Кличко. У сесійній залі за його "проміжне" погодження (передбачає подальше доопрацювання і винесення на остаточне затвердження) проголосував 71 депутат.

Навіщо новий департамент

Згідно з початковим варіантом цього проєкту рішення, було передбачено, що на Департамент міської мобільності КМДА будуть покладені повноваження та функції щодо здійснення заходів стосовно організації дорожнього руху, паркування транспортних засобів та організації перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального повноваження (у тому числі проведення відповідних конкурсів). Цьому має передувати видання міським головою Києва декількох розпоряджень: про затвердження структури даного департаменту, його граничної чисельності і штатного розпису, про внесення змін до структури Департаменту транспортної інфраструктури (з новою кількістю працівників та штатним розписом), у якого столична влада планує відібрати вищезазначені повноваження, а також про готовність новоутвореного департаменту до здійснення цих функцій.

Також передбачається затвердити Положення про Департамент міської мобільності КМДА і внести зміни до Положення про Департамент транспортної інфраструктури КМДА – якраз в частині "відібрання" у нього частини функцій на користь новоутвореного структурного підрозділу.

Ще до того, як цей документ вперше було винесено до сесійної зали, його було частково відкориговано. Так, заступник голови КМДА з питань здійснення самоврядних повноважень Костянтин Усов, Департамент транспортної інфраструктури КМДА і секретар Київради Володимир Бондаренко підготували низку пропозицій до вказаного проєкту рішення, які 12 червня 2024 року були підтримані комісією Київради з питань транспорту, зв'язку і реклами. Усі вони були погоджені при голосуванні за даний документ у сесійній залі в першому читанні.

Так, згідно з цими рекомендаціями, вказаний структурний підрозділ має отримати назву "Департамент міської мобільності та пасажирських перевезень КМДА". Також коригуваннями передбачено покладання на новоутворений департамент низки нових завдань, які мають бути відображені в його Положенні. Серед таких – здійснення транспортного моделювання і надання висновків про аналіз транспортного впливу; прийняття рішень щодо внесення змін у схеми організації дорожнього руху і маршрути міського пасажирського транспорту; збільшення рухомого складу (комунальних перевізників. – КВ); формування маршрутної мережі Києва; формування веломережі столиці; здійснення аналізу та підготовки пропозицій щодо регулювання і встановлення тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у метрополітені, автобусах, трамваях, тролейбусах, фунікулері, міській електричці тощо.

Аргументи "за" і "проти"

Під час обговорення цього питання в сесійній залі вищезгаданий заступник голови КМДА Костянтин Усов (був доповідачем по вказаному проєкту рішення) повідомив, що головною метою створення даного департаменту є "відділення" транспортного планування від будівництва, експлуатації, капітальних ремонтів та реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури.

Тобто, йдеться про те, що саме Департамент міської мобільності та пасажирських перевезень КМДА буде вирішувати, які об'єкти дорожнього господарства повинні "ремонтуватися і створюватися", а вже безпосередньо виконувати такі завдання повинен буде Департамент транспортної інфраструктури КМДА. При цьому, саме на новостворений департамент будуть покладені задачі стосовно того, щоб уся ця інфраструктура належним чином використовувалася і щоб переміщення столицею киян і гостей міста, мовляв, було швидким і комфортним.

"Таким чином [потрібно] захистити функцію транспортного моделювання і транспортного планування від асфальтоукладника і фрези, які дуже часто керують тим, яким чином приймаються важливі рішення в транспортній сфері. Що важливо, цей департамент не планує жодним чином курувати будівництво, ремонт і реконструкцію таких об'єктів як метрополітен, мостові споруди, дороги – департамент буде не про це. Чому повинні існувати два департаменти? В усіх столицях Європи, крім Києва, дорожнє будівництво і будівництво інфраструктури не керує проєктуванням цієї інфраструктури", – пояснив Костянтин Усов.

Ідею щодо створення нового структурного підрозділу столичного муніципалітету підтримав експерт з транспорту і директор компанії з транспортного моделювання "ПроМобільність" Дмитро Беспалов.

Так, за його словами, історію транспортного планування Києва наразі не можна назвати успішною. Беспалов зазначив, що розроблена за його участі транспортна модель Києва 2014-2015 років свого часу дала надію щодо розвитку доказового транспортного планування. Експерт вказав на те, що на її базі ґрунтувалася Стратегія розвитку Києва до 2025 року, згідно з якою, зокрема, 5% переміщення столицею мала відбуватися на велосипедному транспорті. Також за словами Дмитра Беспалова, задля вирішення проблем із переміщенням Києвом був розроблений План сталого розвитку міського транспорту від Світового банку, який має знизити вартість перевезення одного пасажира на 13% та містить "багато корисних планів та стратегій, які, на жаль, не були реалізовані".

Натомість, на переконання цього фахівця, багато об'єктів наявної інженерно-транспортної інфраструктури Києва прийшли у непридатний стан і вимагають негайних капітальних ремонтів, зокрема два автомобільних мостових переходи через Дніпро. Разом з тим, Дмитро Беспалов зазначив, що в проєкті рішення було б непогано передбачити пункт про те, що Департаменту міської мобільності та пасажирських перевезень будуть підпорядковуватися два найбільших комунальних перевізника – КП "Київський метрополітен" і КП "Київпастранс". Свою позицію фахівець пояснив тим, що саме на ці два підприємства припадає "25% міської мобільності" – 1,5 млн з 6 млн щоденних переміщень столицею.

"Кількість автомобілів у Києві зростає – з 600 "з гаком" тисяч активних автомобілів в 2015 році до понад 1 млн, зафіксованих у 2021 році. Київ – лідер за заторами у світі. Транспортна доступність киян, вірогідно, продовжує погіршуватися. І середній час поїздки з дому на роботу перевищує рекомендовані ДБНом 45 хвилин. Поруч з об'єктивними факторами, наприклад – дисбалансом розселення, економічною спроможністю, пандемією та війною, це є також наслідком транспортної політики міста. Зі сторони виглядає так, що Департамент транспортної інфраструктури Києва не до транспортного планування. Новий департамент може зайнятися цим напрямком, розвантаживши Департамент транспортної інфраструктури та підготувати його до "буму" будівельних робіт, пов'язаних з відновленням інфраструктури. Ми думаємо, що [останньому] департаменту доведеться багато ремонтувати і будувати найближчим часом в рамках відновлення столиці", – підкреслив Дмитро Беспалов.

Депутати Київради "на словах" переважно підтримали цей проєкт рішення. Але, зважаючи на кількість запитань, які народні обранці підняли під час обговорення, очільник фракції "УДАР" у Київраді Дмитро Білоцерковець й ініціював затвердження даного проєкту рішення за основу – щоб його колеги, мовляв, могли у всьому розібратися, підготувати правки тощо.

Разом з тим, деякі депутати вказували на те, що питання щодо створення нового департаменту потрібно розглядати після доповіді керівництва Департаменту транспортної інфраструктури КМДА, яке неодноразово звинувачувалося народними обранцями у різних порушеннях при здійсненні ним "профільної діяльності" і яке фактично не понесло жодної відповідальності за низку скандальних епізодів. Крім того, лунали думки, що створення нового структурного підрозділу жодним чином не вирішить наявні проблеми у цій сфері – тим паче, що в проєкті рішення не прописаний KPI (ключові показники ефективності або ж коефіцієнт корисної дії) новоствореного департаменту, тобто ті показники, в результаті виконання яких його роботу можна буде назвати успішною.

"Даним проєктом рішенням зменшується сила і влада [директора Департаменту транспортної інфраструктури КМДА] Руслана Кандибора, якого я визначаю як неефективного менеджера і людину, що відповідальна за закриття 6 станцій метрополітену, за автобуси і тролейбуси, які палають під час руху, за те що в Києві жахливі дороги, за те, що проєкти розвитку транспортної інфраструктури керуються в ручному режимі. Але, як на мене, це виглядає досить сумнівним рішенням, тому що дана ситуація може бути і описана старим анекдотом. Коли в одного суб'єкта підприємницької діяльності, який надає певні види послуг, справи йдуть не дуже, то марно пересувати ліжка (вочевидь, йдеться про "публічний будинок". – КВ)", – висловився по цьому питанню голова фракції "Слуга народу" в Київраді Андрій Вітренко.

Що відбувається з транспортною сферою столиці

Як неодноразово писала КВ, влада Києва має регулярні та системі проблеми з розвитком транспортної інфраструктури міста, сфери пасажирських перевезень та інших дотичних до них напрямків.

Зокрема, Департамент транспортної інфраструктури КМДА протягом останніх років постійно провалював реалізацію програми розвитку транспортної інфраструктури Києва на 2019-2023 роки (ухвалена рішенням Київради №222/7795 від 14 листопада 2019 року). Так, в 2020-ому чиновники спільно з підпорядкованими комунальниками змогли виконати лише 14 зі 172 заходів цієї програми, освоївши на цьому всього 3,8 млрд гривень замість 15,2 млрд гривень запланованих. У 2022 році керівництво міста повністю не реалізувало жодного зі 140 заходів, а всього на виконання програми було витрачено 404,6 млн гривень при плані 21,7 млрд гривень. Не набагато краща ситуація була і в 2023-ому – тоді було повністю виконано лише 3 заходи зі 142, а всього на реалізацію програми було витрачено 3,6 млрд гривень з 21,4 млрд гривень, які планувалося освоїти минулоріч.

При цьому, наприкінці 2023 року столична міськрада з двох спроб так і не змогла затвердити нову програму розвитку транспортної інфраструктури Києва, яка має бути розрахована на період 2024-2025 років – відповідно, наразі місто спокійно живе без погодженого плану дій у цій сфері. Так, у КМДА хотіли продовжити в звичному режимі ремонтувати та реконструювати дороги, транспортні розв'язки, будувати Подільсько-Воскресенський міст, метро на Виноградар, закуповувати рухомий склад для метрополітену, трамвайні вагони тощо. Втім, "каменем спотикання" стало заплановане будівництво дороги від просп. Петра Григоренка до межі столиці. На переконання окремих депутатів та громадських активістів, це нанесе шкоду екології та знищить саму ідею екопарку Осокорки, на створенні якого вже не перший рік наполягають кияни. Крім того, КМДА та мера міста Віталія Кличка розкритикували за нехтування розвитком велосипедної інфраструктури та наземного громадського транспорту.

Претензії до роботи чиновників столичної мерії, які відповідають за ці сфери, регулярно мають правоохоронні та контролюючі органи. Це стосується не тільки різних перевірок та розслідувань стосовно "розпилів" при будівництві скандально відомих Подільсько-Воскресенського мостопереходу і "метро на Виноградар", на що зі столичного бюджету із дуже сумнівною ефективністю щорічно витрачаються сотні мільйонів та мільярди гривень, а й інших можливих порушень. У тому числі – при організації все тих же транспортних перевезень.

Так, у червні 2019 року Головне слідче управління Нацполіції відкрило кримінальне провадження за фактами зловживання владою з боку посадовців Департаменту транспортної інфраструктури КМДА і Комунальної служби перевезень (структура, підпорядкована цьому ж департаменту. – КВ). Тоді правоохоронці з'ясували, що ці чиновники протягом 2016-2019 років заплющували очі на роботу нелегальних маршрутів, третирували незговірливих легальних перевізників, щоб забрати у них маршрут і віддати його "афілійованим перевізникам", тощо. Внаслідок таких дій, за попередніми даними, столичному бюджету було завдано збитків у розмірі близько 7,5 млн гривень.

А у серпні 2022 року аудитори КМДА повідомили, що під час проведеної ними ревізії діяльності Комунальної служби перевезень КМДА було встановлено факти 234 порушень, недоліків та недопрацювань протягом 2014-2021 років. Зокрема, ця структура не допускала окремих перевізників до участі в конкурсах на обслуговування міських автобусних маршрутів, сприяла укладанню договорів на організацію пасажирських перевезень з компаніями, які подавали неналежно оформлені документи, ігнорувала можливості отримання додаткових доходів тощо.

А на початку червня 2024-го Державне бюро розслідувань (ДБР) здійснило обшуки в КМДА за фактами вимагання неназваним посадовцем столичної мерії на системній основі неправомірної винагороди в одного з перевізників столиці. Тоді ж стало відомо про вручення підозри цьому чиновнику. У ЗМІ відразу з'явилася інформація про те, що йдеться про вищезгаданого Костянтина Усова, який на посаді заступника голови КМДА позиціонував себе як борець з "мафією маршрутників". Врешті-решт Усов підтвердив факт обшуків, під час яких у нього було вилучено телефони, комп'ютер та особисті кошти. Втім, факт вручення підозри саме цьому чиновнику в КМДА заперечили – пресслужба столичної мерії повідомила, що йдеться про одного із заступників директора Департаменту транспортної інфраструктури КМДА.

При цьому, ледь не щорічно у Києві трапляються різні "ексцези" на об'єктах транспортної інфраструктури, які в тому числі призводять до погіршення ситуації на дорогах та можливості мешканців і гостей столиці "дістатися із точки А в точку Б". Їхньою причиною, схоже, є і розкрадання бюджетних коштів, і порушення технологій ремонту та будівництва, і неконтрольована забудова Києва.

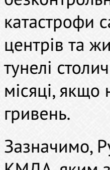
Лише минулоріч трапилося відразу два таких інциденти. Так, у останній день вересня в розпал реконструкції, яка триває з червня, обвалився Дегтярівський шляхопровід. Тоді лише дивом обійшлося без жертв та постраждалих, адже у зв'язку з активною фазою робіт розв'язка перекрита для проїзду з літа. Деталі та причини аварії має встановити експертиза, результати якої киянам не покажуть, але практичний висновок очевидний. Невдовзі після цієї події активісти провели аналогії з Шулявським шляхопроводом, реконструкція якого розтягнулася на п'ять років, а вартість при цьому зросла майже втричі.

А у грудні 2023 року відбулося затоплення тунелю метро між станціями "Либідська" та "Деміївська", що призвело до закриття низки станцій Оболонсько-Теремківської лінії підземки. Міська влада в своїх заявах не втомлювалася повторювати, що у всьому явно винна попередня влада, яка при будівництві тунелю не дотрималась будівельних норм. Натомість інженери та архітектори наголошували на надмірній та безконтрольній забудові в районі Либідської та Деміївської площ. Мовляв, причина катастрофи саме в появі на гідротехнічно нестабільних ґрунтах величезних торгових центрів та житлових комплексів, які своєю вагою невпинно тиснуть та руйнують тунелі столичної підземки. Тепер, вочевидь, відповідні протиаварійні роботи займуть місяці, якщо не роки, і явно обійдуться платникам податків не в одну сотню мільйонів гривень.

Зазначимо, Руслан Кандибор керує Департаментом транспортної інфраструктури КМДА, яким з 1 вересня 2021 року. Діяльність цієї структури з 9 листопада 2021 року особисто контролює очільник столиці Віталій Кличко.

КиївВлада

Теги: Київський метрополітен | Киевский метрополитен | Киевметрополитен | Витренко Анатолий | Кличко Виталий | Кличко | Пассажирские перевозки | КГГА | КМДА


Максим Левченко
ВИПУСКОВИЙ РЕДАКТОР

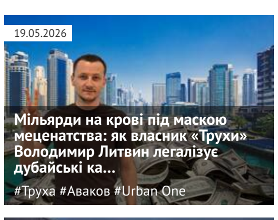
18 червня 2024 г., 14:57 | Переглядів: 2841 | Коментарі: 0

Роздрукувати | Надіслати товаришу

Коментарі:

comments powered by Disqus

Важливі новини


19.05.2026
Мільярди на крові під маскою меценатства: як власник «Трухи» Володимир Литвин легалізує дубайські ка...
#Труха #Аваков #Urban One

13.05.2026
Розшукуваний бізнесмен Борис Ушерович через кіпрсько-іспанський ландромат...
#РЖД #Кипр #Кіпр

Останні новини

По даті | По переглядам | По коментарям

13:18 Державні активи та приватні інтереси: Діяльність керівника націоналізованого «Сенс-Банку» Олексія Ступака викликає питання
13:15 Переговори про членство України в ЄС планують розпочати до червневого саміту Євроради
13:08 Кадрові рішення ВРП: суддя Антон Котляр отримав рекомендацію до Житомирського апеляційного суду попри дискусії щодо доброчесності
13:04 На Дніпропетровщині скоєно напад на міського голову П'ятихаток: посадовця госпіталізували з ножовим пораненням
13:00 Мільярди від Міноборони та «скромні» податки: до «Вирій Індастрі» виникає дедалі більше питань
Підписуйтесь на наш канал в Telegram. Оперативно про головне
12:55 У школі у Вінниці під час уроку здетонувала імітаційна граната: постраждали двоє восьмикласників
12:51 Кадрові призначення в МОЗ: протокол міністра Віктора Ляшка очолила 20-річна Анна Дорош
12:45 Уроженця Прикарпаття заочно засудили до 10 років в'язниці за пособництво окупаційній владі Криму
12:40 Верховний лідер Ірану Моджтаба Хаменеї анонсував «новий порядок» на Близькому Сході та кінець домінування США
12:34 Литовські прикордонники затримали 38 нелегальних мігрантів, які пробралися з Білорусі через підземний тунель
12:29 На Закарпатті ДБР затримало адвоката, який вимагав у військового майже 400 тисяч гривень за закриття справи про СЗЧ
12:20 Юридична структура UVAPE: як адвокат Сов'як та його партнери Громов і Шиндилюк побудували розгалужену мережу
12:15 Справа про хабарництво депутата Одеської облради Чапіра: у ВАКС призначено чергове засідання
12:09 На Тернопільщині пенсіонерка повірила «співробітникам СБУ» й віддала шахраям понад 10 мільйонів гривень
12:05 Корупція на кавунах: колишній тополіцейський з Одещини Янчев намагається поновитися на посаді через суд
12:00 Стадіон за 212 мільйонів: Дарницька РДА віддала коштовний підряд фірмі з кримінальним минулим
11:51 Волинський апеляційний суд залишив у силі штраф у 4 мільйона гривень для імпортера за підробку митних сертифікатів
11:46 Плюс 20% до чека: Верховна Рада готує нові правила оподаткування для закордонних інтернет-покупок
11:40 Скандал у митній службі: керівників Львівської та Закарпатської митниць звинувачують у саботажі вказівок керівництва
11:34 Конфлікт через вигул собаки: на Дніпропетровщині чоловік із карабіном погрожував перехожим
11:29 Прямий шантаж: Рубіо розкрив деталі дзвінка Лаврова щодо російських ультиматумів дипломатам
11:23 У ЗСУ розповіли про будівництво масштабної системи фортифікацій та підготовку Одеси до кругової оборони

Теги новин

COVID-19 агрессия России Атака Війна Война ВСУ Вторжение Дональд Трамп Донбасс ДТП Зеленский ЗСУ Киев Київ коронавирус Коррупция Напад Росії на Україну Нападение России на Украину оккупанты окупанти Порошенко Путин Росія Россия СБУ США Украина Україна ЧП Эпидемия коронавируса

Наші опитування

Чи вірите ви, що Дональд Трамп зможе зупинити війну між Росією та Україною?

- Так, повністю зможе
- Частково зможе, але не відразу
- Ні, не зможе
- Це залежить від дій інших сторін
- Важко відповісти

Голосувати

Показати результати опитування
Показати всі опитування на сайті

2013-2026 © АНТИКОР — національний антикорупційний портал
Реклама на сайті • Наші партнери
Політика конфіденційності
Використання матеріалів сайту дозволено лише за наявності активного гіперпосилання на джерело. Усі права на тексти, зображення, фотографії та відеоматеріали належать їх авторам.
Facebook | Twitter | YouTube | RSS-підписка | Email-розсилка | Мобільна версія
0.047706