

08/231-1589/17P
12.12.2023



КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

II СЕСІЯ IX СКЛИКАННЯ

РІШЕННЯ

ПРОЄКТ

№ _____

Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки

Відповідно до пункту 22 частини першої статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт», рішення Київської міської ради від 29 жовтня 2009 року № 520/2589 «Про Порядок розроблення, затвердження та виконання міських цільових програм у місті Києві» та від 15 грудня 2011 року № 824/7060 «Про затвердження Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року», з метою поліпшення транспортного обслуговування мешканців та гостей міста Київська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Міську цільову програму розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024 - 2025 роки (далі – Програма), що додається.
2. Визначити Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідальним виконавцем Програми.
3. Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації):
 - 3.1. Забезпечити виконання Програми в межах обсягу видатків, передбачених у бюджеті міста Києва на відповідні роки.
 - 3.2. Подавати Київській міській раді, Департаменту фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної

адміністрації), Департаменту економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації):

квартальні звіти – до 01 травня, 01 серпня та 01 листопада звітного року;

річні звіти – до 01 березня року, наступного за звітним;

заключний звіт та уточнені річні звіти (у разі потреби) – до 01 квітня року, наступного за звітним.

3.3. Забезпечити розміщення на Єдиному вебпорталі територіальної громади міста Києва річних (квартальних) та заключного звітів про результати виконання Програми.

4. Виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) при формуванні бюджетів міста Києва на 2024–2025 роки враховувати, в межах можливості дохідної частини міського бюджету, потребу у видатках на здійснення заходів з реалізації Програми.

5. Офіційно оприлюднити це рішення в установленому порядку.

6. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами та на постійну комісію Київської міської ради з питань бюджету, соціально-економічного розвитку та інвестиційної діяльності.

Київський міський голова

Віталій КЛИЧКО

Подання:

Директор Департаменту транспортної інфраструктури міста Києва



Руслан КАНДИБОР

Начальник юридичного управління Департаменту транспортної інфраструктури міста Києва



Гліб КІЗИМ

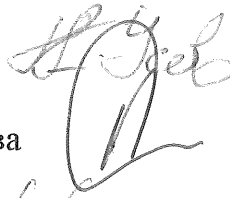
Погоджено:

Перший заступник голови Київської міської державної адміністрації



Микола ПОВОРОЗНИК

Заступник голови Київської міської державної адміністрації з питань здійснення самоврядних повноважень



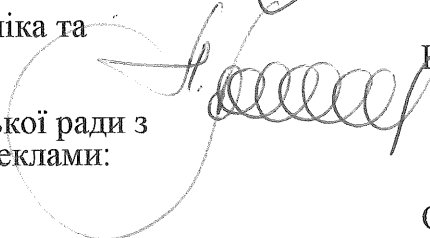
Костянтин УСОВ

Директор Департаменту фінансів міста Києва



Володимир РЕПІК

Директор Департаменту економіка та інвестицій міста Києва



Наталія МЕЛЬНИК

Постійна комісія Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами:

Голова

Олексій ОКОПНИЙ

Секретар

Ігор ГАЛАЙЧУК

Постійна комісія Київської міської ради з питань бюджету, соціально-економічного розвитку та інвестиційної діяльності:

Голова

Андрій ВІТРЕНКО

Секретар

Владислав АНДРОНОВ

Начальник управління правового забезпечення діяльності Київської міської ради

Валентина ПОЛОЖИШНИК



ЗАТВЕРДЖЕНО

рішення Київської міської ради

від _____ № _____

**МІСЬКА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА КИЄВА
НА 2024-2025 РОКИ**

**I. ПАСПОРТ МІСЬКОЇ ЦІЛЬОВОЇ ПРОГРАМИ
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
МІСТА КИЄВА НА 2024-2025 РОКИ**

1.	Мета Програми	Впровадження сучасної транспортної політики на засадах сталої міської мобільності для безпечного, якісного та комфортного пересування мешканців і гостей м.Києва, пріоритетами якої є сталий розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів, підвищення ефективності управління транспортною системою міста з урахуванням потреб територіальної громади та сучасних європейських практик.
2.	Оперативні цілі, визначені Стратегією розвитку міста Києва (іншими стратегічними документами), на досягнення яких спрямована Програма	Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Основні напрями: 1. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; 2. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 роки Стратегічна ціль: 1. Формування згуртованої держави в соціальному, гуманітарному, економічному, екологічному, безпековому та просторовому вимірах. Оперативна ціль: 4. Розвиток інфраструктури та цифрова трансформація регіонів Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року: Сектор 2.1. Житлово-комунальне господарство Оперативна ціль: 2. Підвищення ефективності споживання енергоресурсів Сектор 2.2. Транспорт та міська мобільність Оперативні цілі: 1. Впровадження принципів сталої міської мобільності; 2. Підвищення безпеки дорожнього руху; 3. Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів; 4. Підвищення ефективності управління транспортною системою міста. Сектор 2.6. Публічний простір Оперативна ціль: 5. Впорядкування та розвиток публічного простору
3.	Дата, номер і назва розпорядчого документа про	Розпорядження Київського міського голови від 10.04.2023 № 287 «Про підготовку проекту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки»

	розроблення проекту Програми	
4.	Розробник Програми	Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Департамент транспортної інфраструктури)
5.	Відповідальний виконавець Програми	Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)
6.	Співвиконавці Програми	<p>Комунальна корпорація «Київавтодор» (КП «Київавтодор»);</p> <p>Комунальне підприємство «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва» (КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»);</p> <p>Комунальне підприємство «Київпастрас» (КП «Київпастрас»);</p> <p>Комунальне підприємство «Київтранспарксервіс» (КП «Київтранспарксервіс»);</p> <p>Комунальне підприємство «Київський метрополітен» (КП «Київський метрополітен»);</p> <p>Комунальне підприємство електромереж зовнішнього освітлення м. Києва «Київміськвітло» (КП «Київміськвітло»);</p> <p>Комунальне підприємство «Центр організації дорожнього руху» (КП «Центр організації дорожнього руху»);</p> <p>Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (КП МА «Київ» (Жуляни));</p> <p>Комунальна організація виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Інститут Генерального плану м.Києва» (КО «Інститут Генерального плану м.Києва»);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Голосіївського району» міста Києва (КП ШЕУ Голосіївського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Дарницького району» міста Києва (КП ШЕУ Дарницького району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Деснянського району» міста Києва (КП ШЕУ Деснянського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Дніпровського району» міста Києва (КП ШЕУ Дніпровського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Оболонського району» міста Києва (КП ШЕУ Оболонського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Печерського району» міста Києва (КП ШЕУ Печерського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Подільського району» міста Києва (КП ШЕУ Подільського району м.Києва);</p>

		<p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Святошинського району» міста Києва (КП ШЕУ Святошинського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Солом'янського району» міста Києва (КП ШЕУ Солом'янського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Шевченківського району» міста Києва (КП ШЕУ Шевченківського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та експлуатації автомобільних шляхів та споруд на них «Магістраль» (КП ШЕУ «Магістраль»);</p> <p>Комунальне підприємство по ремонту і утриманню мостів і шляхів м. Києва «Київавтошляхміст» (КП «Київавтошляхміст»)</p>		
7.	Строки реалізації Програми	2024-2025 роки		
8.	Обсяги фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми	Всього (тис. грн)	у тому числі за роками (тис. грн)	
			2024 рік	2025 рік
	Всього	34 783 627,56	14 953 853,04	19 829 774,52
	у тому числі за джерелами:			
8.1.	державний бюджет	800 000,00	0,00	800 000,00
8.2.	бюджет міста Києва	19 880 878,86	8 960 547,04	10 920 331,82
8.3.	інші джерела	14 102 748,70	5 993 306,00	8 109 442,70

II. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ, НА РОЗВ'ЯЗАННЯ ЯКИХ СПРЯМОВАНА ПРОГРАМА

Програма розроблена відповідно до Бюджетного Кодексу України, законів України та інших нормативних документів, що стосуються стратегічного планування національного, регіонального та місцевого розвитку, а саме:

Закону України «Про транспорт»;

Закону України «Про автомобільний транспорт»;

Закону України «Про міський електричний транспорт»;

Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»;

Указу Президента України від 30.09.2019 № 722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року»;

Указу Президента України від 24.02.2022 № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженого Законом України «Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні»;

Національної економічної стратегії на період до 2030 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179;

Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695;

Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р;

Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 № 321-р;

Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 № 366-р;

Плану заходів на 2023-2024 роки з реалізації Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.04.2023 № 372-р;

Плану заходів на 2023-2024 роки з реалізації Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року у м. Києві, затвердженого розпорядженням Київського міського голови від 21.04.2023 № 350;

Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, затвердженої рішенням Київської міської ради від 15.12.2011 № 824/7060 (у редакції рішення Київської міської ради від 06.07.2017 № 724/2886).

Завдання та заходи Програми спрямовані на виконання оперативних цілей Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, а саме:

Підвищення ефективності споживання енергоресурсів (сектор 2.1. Житлово-комунальне господарство, оперативна ціль: «Підвищення ефективності споживання енергоресурсів», завдання: «Енергозаощадження комунального та бюджетного сектора»);

Впровадження принципів сталої міської мобільності (сектор 2.2. Транспорт та міська мобільність, оперативна ціль: «Впровадження принципів сталої міської мобільності», завдання: «Прийняття Плану сталої міської мобільності», «Оптимізація транспортного попиту», «Оптимізація транспортної пропозиції», «Інформатизація транспортної системи», «Вдосконалення системи та порядку паркування», «Зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище»);

Підвищення безпеки дорожнього руху (сектор 2.2. Транспорт та міська мобільність, оперативна ціль: «Підвищення безпеки дорожнього руху», завдання: «Зниження кількості ДТП, смертності та травматизму»);

Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів (сектор 2.2. Транспорт та міська мобільність,

оперативна ціль: «Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів», завдання: «Розвиток пішохідного простору», «Розвиток та популяризація велосипедного руху», «Розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції»);

Підвищення ефективності управління транспортною системою міста (сектор 2.2. Транспорт та міська мобільність, оперативна ціль: «Підвищення ефективності управління транспортною системою міста»);

Впорядкування та розвиток публічного простору (сектор 2.6. Публічний простір, оперативна ціль: «Впорядкування та розвиток публічного простору», завдання: «Розвиток територій міста»);

Забезпечення цивільного захисту населення (сектор 2.9. Безпека та цивільний захист, оперативна ціль: «Забезпечення цивільного захисту населення»).

Київ, як столиця та головний транспортний вузол України, має розгалужену і розвинену дорожньо-транспортну мережу, від злагодженої роботи якої залежить повноцінне функціонування міста, зокрема забезпечення мобільності та транспортних потреб громадян, незалежно від фізичних можливостей, статі та віку.

Сучасні виклики та загрози спричинили поглиблення наявних транспортних проблем. Великий обсяг транспортних комунікацій та послуг регіонального, міжрегіонального та міжнародного значення, за умов відсутності належної системи обхідних магістралей, призвів до поєднання у вулично-шляховій мережі транзитних, міських та приміських автотранспортних потоків, що збільшує навантаження на всі транспортні мережі та комунікації у місті.

Зростання економічного потенціалу столиці, масштабна урбанізація передмістя посилюють диспропорції у територіальному розміщенні місць прикладання праці та значно впливають на зростання обсягу денних трудових міграцій між Лівобережжям та Правобережжям м.Києва, що також створює додаткові навантаження на транспортну інфраструктуру.

Окрім застарілих системних та поточних проблем транспортного комплексу, війна та військові дії, завдали шкоди транспортній інфраструктурі міста, зокрема й рухомому складу громадського транспорту. Тому транспортний комплекс міста та його приміської зони (у межах Київської агломерації) потребує подальшого розвитку та вдосконалення.

Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки (далі – Програма) спрямована на вирішення питань, серед яких:

1. Відсутність Плану сталої міської мобільності.
2. Невідповідність сучасним європейським вимогам інфраструктури вулиць та автомобільних доріг.
3. Низький рівень впровадження та практичного застосування новітніх технологій, автоматизованих засобів контролю, регулювання дорожнього руху.
4. Недосконалість системи впорядкування паркувального простору.
5. Низький рівень безпеки дорожнього руху.
6. Невідповідність існуючого освітлення сучасним вимогам та нормативам енергозбереження.
7. Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.
8. Відсутність єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури.
9. Недостатній рівень розвитку громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції.
10. Негативний вплив автомобільного транспорту на довкілля.
11. Необхідність утримання в належному стані та модернізації транспортних об'єктів критичної інфраструктури.
12. Необхідність забезпечення цивільного захисту населення.

Відсутність Плану сталої міської мобільності.

Додаткові виклики та ризики, що постали перед громадою міста, вимагають збільшення уваги до питань мобільності, безпечності та надійності всіх об'єктів транспортної інфраструктури столиці, розробки Плану сталої міської мобільності (ПСММ) як основи транспортної політики міста. ПСММ – це інструмент стратегічного планування розвитку транспортної системи міста, розробка якого дасть можливість формувати транспортну політику столиці з урахуванням принципів сталої мобільності на наступні роки та передбачає створення сприятливих умов для громадського транспорту, упорядкування його мережі, пріоритетний розвиток альтернативних видів засобів пересування, доступних для всіх категорій населення, урахування питань безпеки руху для всіх його учасників, а також вдосконалення транспортних зв'язків між районами столиці та приміською зоною.

Невідповідність сучасним європейським вимогам інфраструктури вулиць та автомобільних доріг.

Транспортна мережа міста Києва не відповідає потребам населення у забезпеченні мобільності та має багато проблемних питань, одне з яких високий рівень автомобілізації.

Протягом 2019-2022 років в місті Києві у півтора рази зросла кількість приватного транспорту (кожен третій мешканець столиці є власником автомобіля). Якщо у січні 2019 року в столиці було зареєстровано 927 тис. автомобілів, то в січні 2022 року їх кількість зросла до 1,375 млн (рис. 1).



Рис. 1. Динаміка кількості зареєстрованих автомобілів у столиці на 1 січня відповідного року.

Навантаження на автомобільну мережу столиці, яка була розрахована на 500 тис. машин, збільшилося більше ніж у два рази, що є наслідком зростання кількості приватних автомобілів, приміського та транзитного транспорту.

Надмірна автомобілізація призводить до перевантаженості доріг автотранспортом, зношення автошляхів (зокрема пошкодження дорожнього покриття) та зростання заторів на дорогах, що негативно впливає на якість довкілля та міську мобільність.

Автотранспортна мережа м. Києва, що є частиною вулично-дорожньої мережі налічує 2230 вулиць загальною протяжністю 1665,7 км, з яких 727,01 км вулиць загальноміського і районного значення та 938,7 км вулиць місцевого значення, 273 пішохідні переходи, 175 мостів, шляхопроводів, естакад та тунелів, більше 138 тисяч вуличних світильників та 44 тисячі світлоточок ілюмінації.

У 2021 році щільність магістральної мережі становила 1,98 км/кв.км, що менше стратегічних цільових показників, відповідно до Генерального плану м.Києва» (2020 рік – 2,2 км/кв.км) (рис. 2). Показники щільності вказують, що розвиток вулично-дорожньої мережі столиці відстає від реальних потреб мешканців міста.

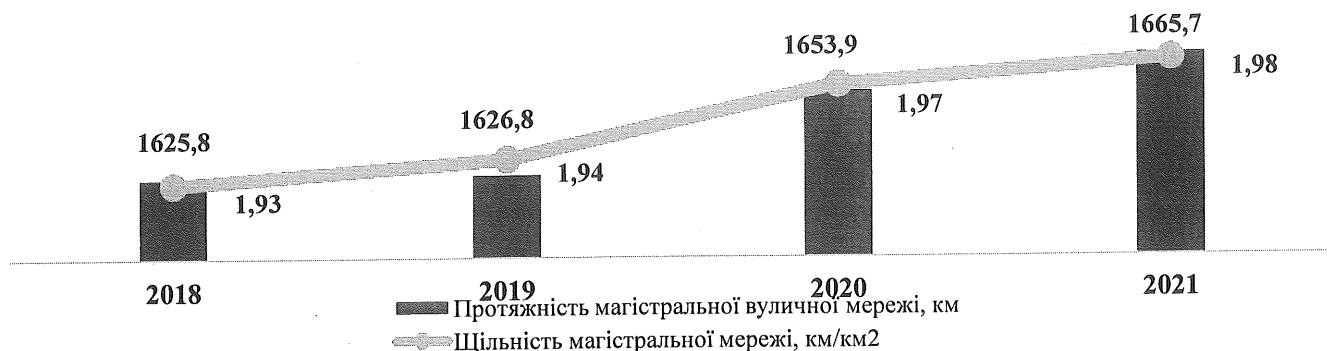


Рис. 2. Показники стану автотранспортної мережі

Протягом 2019–2021 років завершені роботи з будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста Києва на 14 об'єктах.

Упродовж 2019-2022 років було капітально відремонтовано 1659,44 тис. м кв. вулично-дорожньої мережі на 99 об'єктах міста (рис. 3).

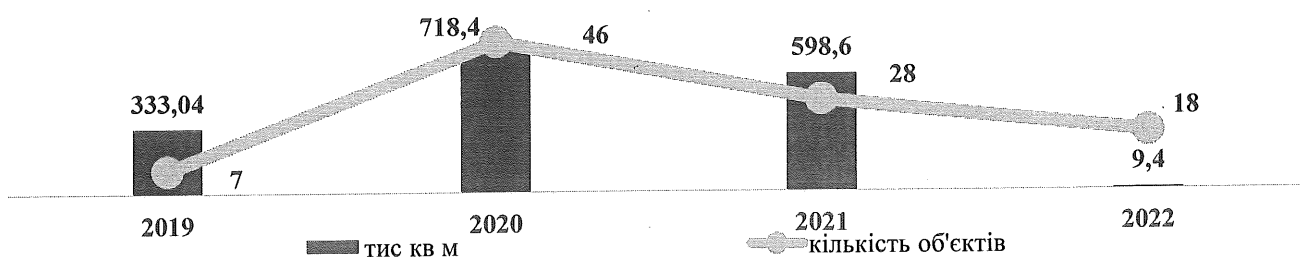


Рис. 3. Капітальний ремонт транспортної інфраструктури у 2019 – 2022 роках.

Не менш важливим залишається питання утримання мостових споруд столиці. На сьогодні в місті Києві налічується 175 мостових споруд (мости, шляхопроводи, естакади, тунелі), з яких: 10,9% - справні; 14,3% - обмежено справні; 25,7% - працездатні, 33,7% - обмежено працездатні, 15,4% - непрацездатні.

Враховуючи обмежений обсяг фінансування транспортної галузі в умовах воєнного стану, комунальні шляхово-експлуатаційні підприємства виконують роботи лише в рамках поточного (дрібного) ремонту (ліквідації аварійної ямковості) та забезпечують роботи з утримання і ремонту вулично-дорожньої мережі для підтримання належного рівня безпеки дорожнього руху та її санітарно-технічного стану.

Не менш важливим викликом є пошкодження дорожньо-транспортної інфраструктури міста, спричинені військовою агресією російської федерації. Повномасштабна війна, розпочата у лютому 2022 року, призвела до перебоїв надання транспортних послуг споживачам (-кам), пошкодження низки об'єктів транспортної інфраструктури столиці, зменшення темпів виконання робіт, вимушеного простою підрядних будівельних організацій, відтоку робочої сили транспортних підприємств.

Низький рівень впровадження та практичного застосування новітніх технологій, автоматизованих засобів контролю, регулювання дорожнього руху.

В рамках інформатизації транспортної системи міста Києва впроваджено автоматизовану систему керування дорожнім рухом (АСКДР) - це сучасна система керування, яка дозволяє одночасно регулювати дорожній рух, забезпечувати зв'язок зі світлофорними об'єктами та контролювати вуличне освітлення.

Для зчитування інформації про транспортні потоки, упродовж 2019–2022 років було встановлено та підключено 95 відеодетекторів транспорту Trafficam на 38 світлофорних об'єктах (рис. 4).

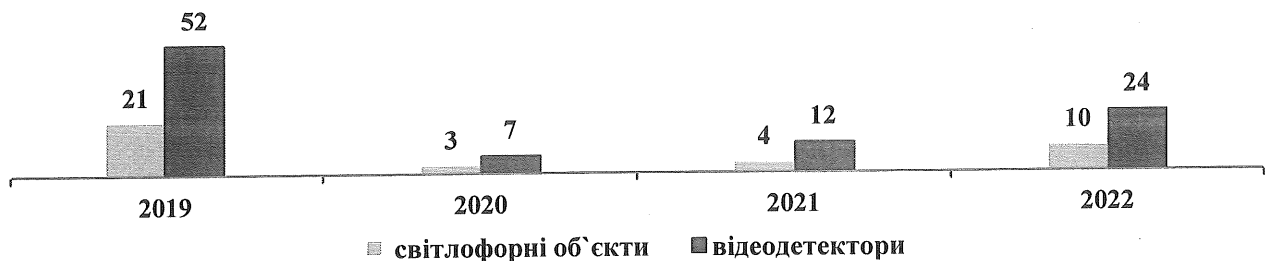


Рис. 4. Встановлені відеодетектори транспорту Traficam на світлофорних об'єктах, од.

Зважаючи на масштаби столиці вказана кількість нових відеодетекторів транспорту не забезпечує всеохоплюючого покриття найбільш актуальних ділянок автошляхів, а отже впливає на умови дорожнього руху, актуальність отриманої інформації та ефективність прийняття рішень щодо оптимізації дорожнього руху.

У 2022 році 730 світлофорних об'єктів підключено до центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом, що дозволяє цілодобово слідкувати за їх функціонуванням та у разі необхідності вносити оперативні зміни у роботу світлофорних об'єктів. У режимі координованого керування «Зелена хвиля» працюють 465 світлофорних об'єктів, що охоплюють 49 повноцінних маршрутів у м. Києві, під час руху якими водії з дотриманням встановленої швидкості можуть здійснювати проїзд без зупинки на світлофорах.

Також впроваджено 25 маршрутів пріоритетного проїзду «Зелена вулиця» для швидкого проїзду оперативного та спеціального транспорту (медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, оперативно-рятувальних та інших аварійних служб).

Основними недоліками діючої системи залишаються: повільне здійснення модернізації складових автоматизованої системи управління дорожнім рухом, незначна частина світлофорних об'єктів, які підключено до каналу оптоволоконного зв'язку, а також відсутність програмного забезпечення з моделювання руху на мікрорівні, яке давало би змогу оцінювати сучасні умови руху, проектні рішення, створювати прогнозні моделі.

Недосконалість системи впорядкування паркувального простору.

Хаотичне паркування є багаторічною проблемою столиці, яка набула катастрофічного розмаху. Відсутність єдиної системи впорядкування паркувального простору є одним із негативних чинників, який сприяє утворенню додаткових корок на дорогах, оскільки велику частину вулиць перегороджують масово припарковані автомобілі. На сьогоднішній день у столиці недостатня кількість паркувальних майданчиків, станом на 31.12.2022 охоплення паркомісцями в м. Києві становить 29,95 паркомісць/1 тис. зареєстрованих авто, що вкрай мало, враховуючи стрімкий ріст автомобілізації (рис. 5).

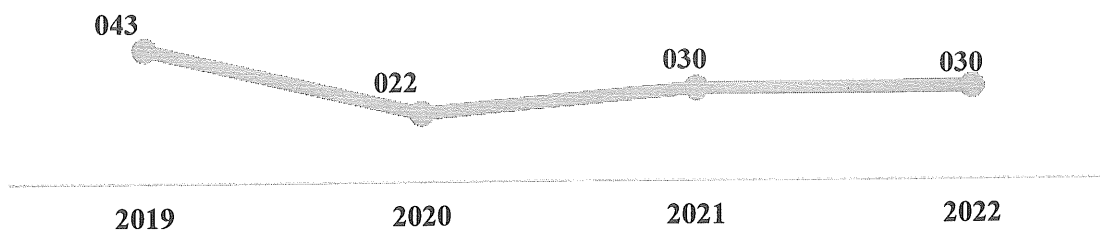


Рис. 5. Охоплення паркомісцями зареєстрованих автомобілів в місті Києві, паркомісць/1 тис. зареєстрованих авто

Через хаотичне паркування служби швидкого реагування стикаються з проблемою заблокованості під'їзду до об'єкту призначення.

Задля вирішення проблемних питань з паркування застосовується практика зі створення перехоплюючих паркінгів. Станом на 30.12.2022 року обладнано 5

перехоплюючих паркінгів з 14 існуючих. Облаштування інших об'єктів заплановано впродовж декількох років, зважаючи на значну вартість цих робіт.

Низький рівень безпеки дорожнього руху.

Відсутність культури транспортної поведінки та недотримання правил дорожнього руху призводять до збільшення кількості ДТП на дорогах та пошкодження дорожньо-транспортної інфраструктури.

Протягом 2019-2022 років зберігалася тенденція до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). За даними Управління патрульної поліції у м. Києві, на дорогах міста за цей період зареєстровано 7966 ДТП з постраждалими, загинуло 445 людей та було травмовано 9000 осіб (чоловіків, жінок і дітей) (рис. 6).

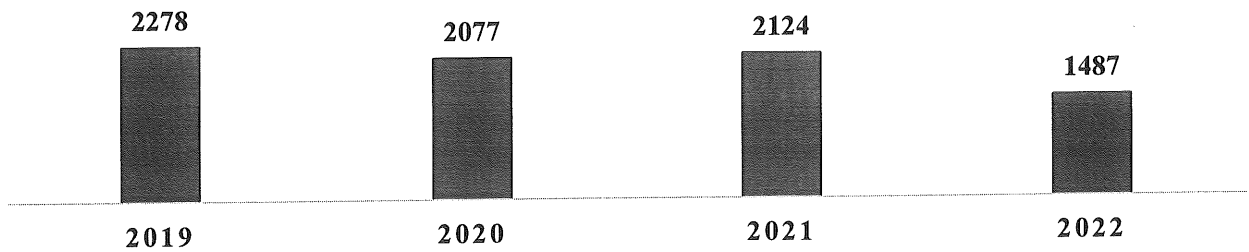


Рис. 6. Динаміка скоєних у місті ДТП з постраждалими, од.

Однією із причин великої кількості ДТП є незадовільний стан вулично-дорожньої мережі. З метою зниження стану аварійності на дорогах виникає потреба у здійсненні заходів з обстеження, вдосконалення транспортної інфраструктури та належного її утримання. Так, у 2022 році було проведено роботи з поточного ремонту на 308,113 тис м² вулично-дорожньої мережі, а також заливка тріщин – 308,19 тис м п., ремонт (заміна) дорожніх огорожень – 1058 м п., удосконалення організації дорожнього руху на перехрестях – 10 од. (зокрема моніторинг дорожніх знаків) (рис. 7).

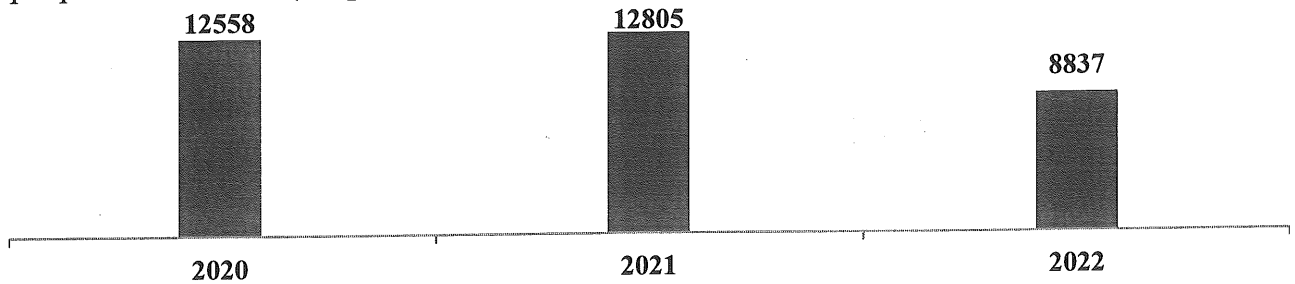


Рис 7. Динаміка впровадження, заміни та відновлення дорожніх знаків та знаків маршрутного орієнтування, од.

У 2020 році розроблено 37 схем організації дорожнього руху на пішохідних переходах із впровадженням островців безпеки.

У 2021 році розроблено 79 схем організації дорожнього руху зі створення зон змішаного користування (Sharedspace) з обмеженим швидкісним режимом.

У 2023 році розроблено 14 схем організації дорожнього руху з їздою по колу в одному рівні; 32 комплексні схеми організації дорожнього руху з впровадженням смуг для руху громадського транспорту та 30 комплексних схем організації дорожнього руху з велоінфраструктурою.

Задля вирішення проблем, пов'язаних з розробкою схем організації дорожнього руху доречним є впровадження в м. Києві «Загальноміської схеми організації дорожнього руху», як комплексу нормативно визначених процедур, інформаційних технологій, способів зберігання та поводження з відомостями щодо організації дорожнього руху на вулично-дорожній мережі м. Києва.

Невідповідність існуючого освітлення сучасним вимогам та нормативам енергозбереження.

Постійно зростаюче споживання електроенергії у зв'язку з розбудовою міста (збільшенням житлової забудови, нових доріг та їх реконструкцій) створює передумови для подальшого впровадження заходів з підвищення рівня ефективності енергоспоживання, адже в експлуатації залишається велика кількість енергоємних та небезпечних світильників з газорозрядними лампами, що містять ртуть.

Тривала робота по заміні світильників з ртутними та натрієвими лампами на світлодіодні світильники. Протягом 2019-2022 років, у рамках капітального ремонту мереж зовнішнього освітлення м. Києва, проведено заміну 31157 світильників з ртутними та натрієвими лампами на енергоефективні LED світильники. Структура джерел зовнішнього освітлення за типами ламп у 2022 році наведена на рис. 8.

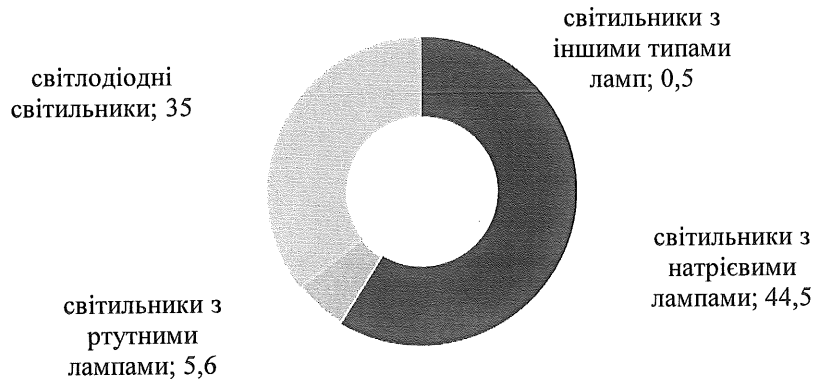


Рис. 8. Структура джерел зовнішнього освітлення за типами ламп у 2022 році, %

Станом на 30.12.2022 року 65% від загальної кількості вуличних світильників не відповідають сучасним вимогам і нормативам щодо якісного енергозберігаючого освітлення.

Задля створення комфортного світлового середовища на вулицях та покращення умов пересування всіх груп населення міста проведені роботи з оновлення електромереж зовнішнього освітлення (рис. 9).

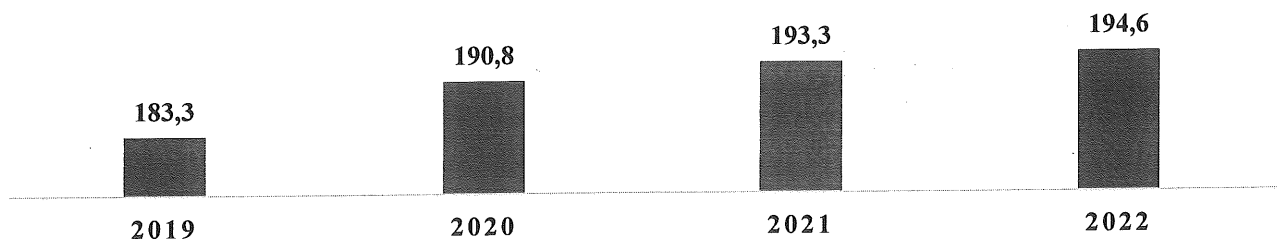


Рис. 9. Динаміка зміни світлоточок, тис. од.

Однак залишаються невирішеними проблеми: залежності роботи існуючих світильників від коливань напруги від 170 до 260 В у розподільчих електромережах міста; невідповідності нормативним значенням зовнішнього освітлення багатьох об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, дитячих майданчиків та прибудинкових територій або його відсутність.

Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Проблема безбар'єрності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення набувала обертів з року в рік, а з початком війни стала ще більш актуальною, оскільки тисячі українців та українок отримали травми внаслідок бойових дій, і зараз вчаться жити в незвичній для себе реальності.

На сьогоднішній день в столиці недостатня кількість одиниць громадського транспорту із низькою підлогою – 51,9% (задіяні у перевезенні пасажирів лише 981 од.); зовнішніми та внутрішніми звуковими інформаторами номера і оголошення зупинок маршруту; засобами візуалізації в салоні (інформаційна стрічка) з метою доступу до них

осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та невідповідність висоти посадкових майданчиків рівню підлоги громадського транспортного засобу.

В транспортну інфраструктуру інтегровано засоби підвищення мобільності різних груп населення (зокрема маломобільних), серед яких:

- 34 надземні пішохідні переходи, з яких 9 обладнані ліфтами;
- 228 підземних пішохідних переходів, з яких 1 обладнаний підйомником, а 1 - ліфтом.

З 52 станцій Київського метрополітену на:

- 10 станціях встановлено 38 ліфтів, на яких розміщено відповідні наліпки та піктограми для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 14 станціях улаштовано смуги з тактильної плитки;
- 8 станціях на сходових маршах встановлено 17 спеціальних підйомників.

Крім того, на всіх входах до вестибюлів станцій та суміжних з вестибюлями підземних пішохідних переходах встановлено звукові орієнтири.

Тому вкрай необхідним залишається питання проведення капітального ремонту станцій метрополітену в частині забезпечення вільного доступу маломобільних груп населення, що дозволить покращити культуру обслуговування пасажирів, забезпечити доступність станцій для маломобільних груп населення, створити безбар'єрне середовище, забезпечити ефективну роботу транспортної інфраструктури, що знаходиться в комунальній власності територіальної громади м. Києва.

Також при виході на платформі станції швидкісного трамваю «Індустріальна» встановлені два підйомники для маломобільних груп населення.

Кількість тактильних систем для людей з порушенням зору не є достатньою для безпечного пересування, а також залишаються проблемними питання щодо попереджувальної, направляючої та інформаційної тактильної навігації від виходів зі станцій метрополітену до зупинок громадського транспорту для даної категорії людей.

Відсутність єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури.

Протягом 2019–2021 років в місті Києві облаштовано 202,2 км велосипедної інфраструктури: велодоріжок, велосмуг, вело-пішохідних доріжок, вулиць спільного руху велосипедистів та легкового транспорту (рис. 10).

У 2021 році вперше в місті Києві впроваджено сучасні види велосипедної інфраструктури для підвищення безпеки руху: велосипедні зони очікування лівого повороту, конструктивне відокремлення велосипедних смуг гумовим або пластиковим бортом, влаштування велосипедних смуг зустрічного руху, міні-кільцева розв'язка з велосипедною смугою.

У 2022 році було розроблено 30 комплексних схем організації дорожнього руху з велоінфраструктурою.

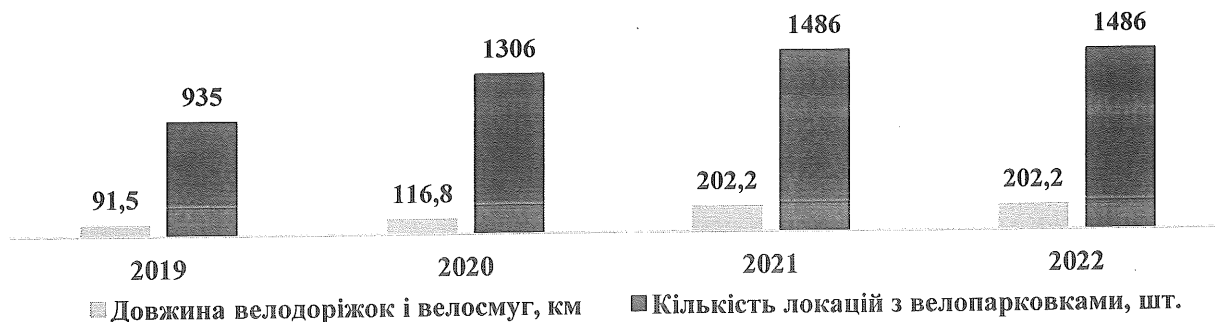


Рис. 10. Розвиток велосипедної інфраструктури м. Києва

Однак, на сьогодні велодоріжки здебільшого між собою не пов'язані та мають «клаптиковий» характер, тому виникає потреба системної роботи зі створення єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури задля комфортного пересування громадян.

Недостатній рівень розвитку громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції.

Громадський транспорт здійснює більше 50% пасажирських перевезень містом. Надмірна автомобілізація та зношеність транспортної інфраструктури (зокрема рухомого складу) призвели до скорочення пасажиропотоку у громадському транспорті.

За період 2019-2022 років пасажиропотік у громадському транспорті знизився більш ніж удвічі, що є наслідком карантинних обмежень, спричинених пандемією коронавірусної хвороби (COVID-19) та військовою агресією російської федерації проти України. У 2022 році пасажирським транспортом було перевезено 306,4 млн пасажирок (-ів), що становить 54,3% до рівня 2021 року - 564,4 млн пасажирок (-ів) (рис. 11).

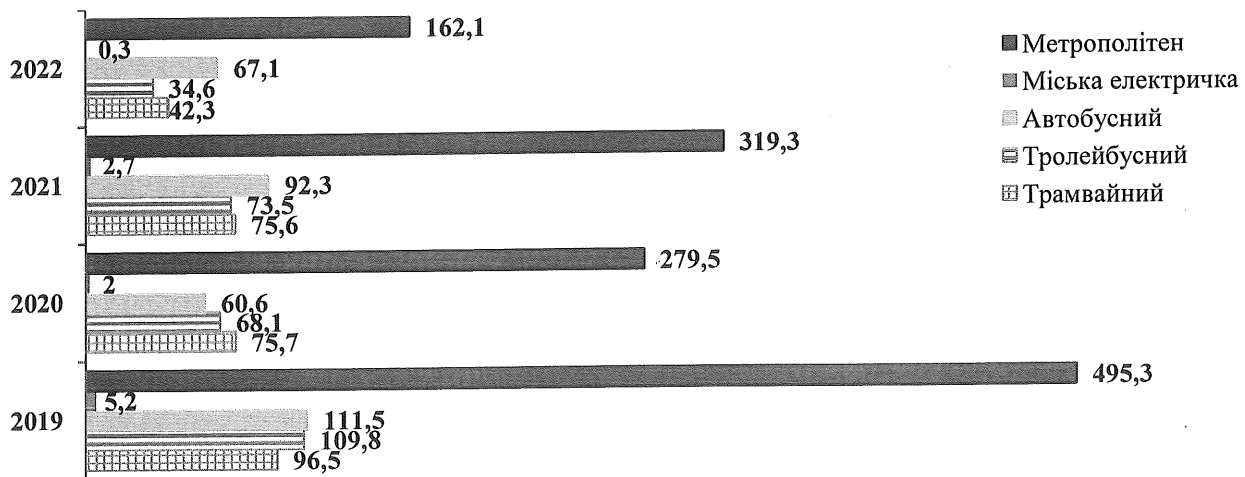


Рис. 11. Пасажирські перевезення за видами громадського транспорту, млн пасажирів

Більшість рухомого складу громадського транспорту столиці має високий рівень зношеності (близько 70%), не відповідає нормам безпеки, комфорту (лише 39,5% рухомого складу комунального транспорту столиці обладнані кондиціонерами), інклюзивності та екологічності, і відповідно потребує оновлення згідно з європейськими вимогами до громадського транспорту (рис. 12).

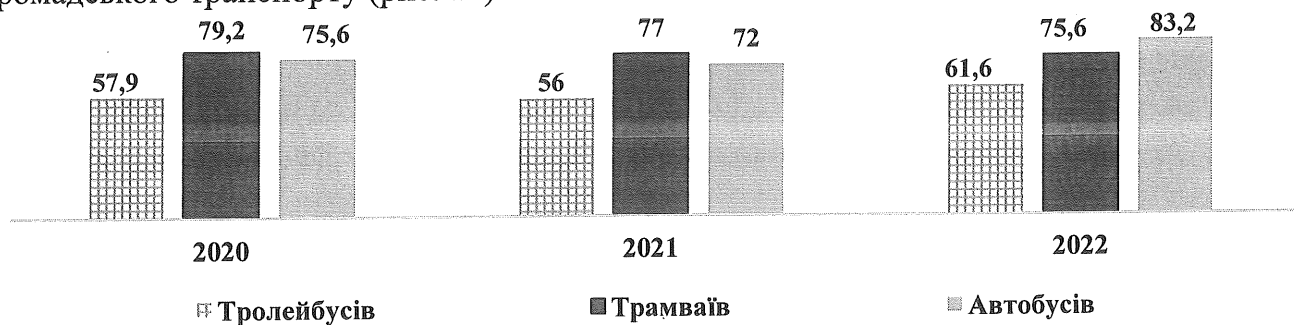


Рис. 12. Середній рівень зносу рухомого складу, %

Щорічна орієнтовна потреба в оновленні рухомого складу становить 215 одиниць, зокрема тролейбусів – 80 одиниць, автобусів – 100 одиниць та трамвайних вагонів – 35 одиниць. Тому, оновлення рухомого складу громадського транспорту є вагомою складовою надання якісних транспортних послуг, що підвищує комфорт життя мешканців столиці та перебування гостей у місті (рис. 13).

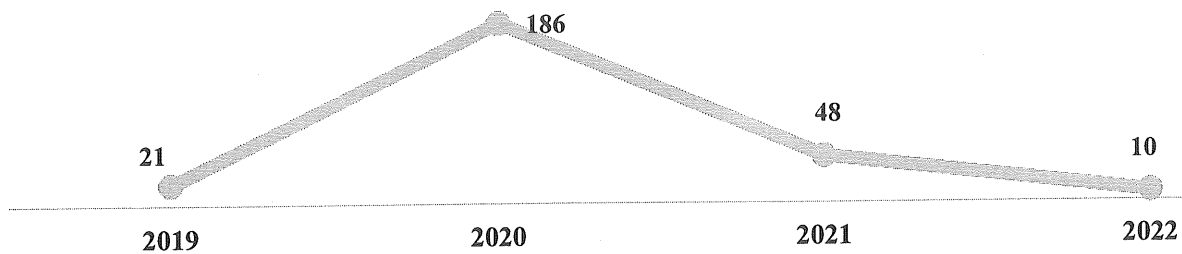


Рис. 13. Оновлення рухомого складу громадського транспорту, од.

Зручним, надійним та безпечним сьогодні є рейковий громадський транспорт, зокрема трамвай, який здатний перевозити велику кількість пасажирів, є безпечним і екологічним. Трамвай – перший громадський транспорт, який витіснила масова автомобілізація. Впродовж 2000-2021 років трамвайна мережа скоротилась на 70 км двостороннього шляху, що призвело до дефіциту транспортної пропозиції.

Протягом 2019-2022 років довжина трамвайних колій залишалася незмінною (рис.14).

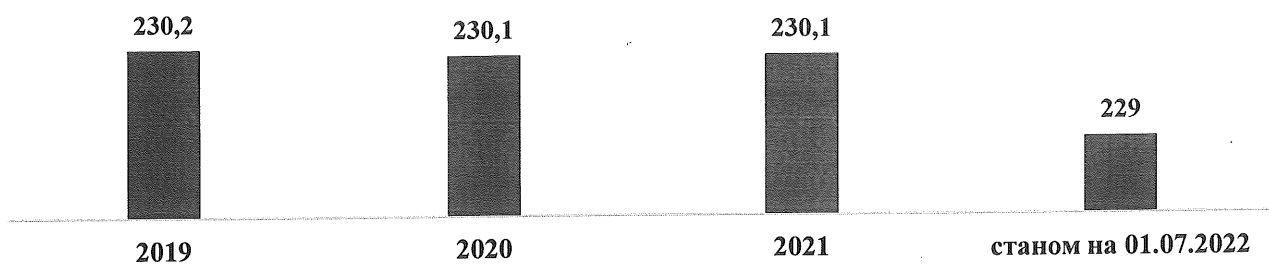


Рис. 14. Довжина трамвайних колій, км

Розбудова і удосконалення рейкового громадського транспорту має бути одним із пріоритетних завдань розвитку транспортного комплексу, оскільки це швидкий, мобільний, екологічний спосіб пересування громадян (-ок).

З 2014 року спостерігалися досить низькі темпи будівництва метрополітену в м. Києві (останню, 52-гу станцію метрополітену «Теремки», було відкрито 06.11.2013) (рис.15). Наслідком цього стало збільшення парку наземних маршрутних автобусів, транспортного навантаження на вулично-дорожню мережу, погіршення стану довкілля, перевантаження існуючих ліній метрополітену та пересадочних вузлів. Враховуючи перевантаженість станцій метрополітену, виникає необхідність в проведенні капітального ремонту перегінних тунелів з метою виконання робіт з призупинення просадок та деформацій конструкцій підземних споруд на ділянках Київського метрополітену.

Більшість інвентарного парку столичного метрополітену складають пасажирські вагони, побудовані росією впродовж 1979-2013 років. Вони морально та фізично застаріли через тривалий строк експлуатації. Окрім того, містять обладнання і комплектуючі країни-агресора, що унеможливорює придбання запасних частин.

З метою підвищення комфортності та ефективності громадського транспорту, розширення безбар'єрного простору міста для людей з інвалідністю, зниження рівня викидів забруднюючих речовин необхідна комплексна модернізація та придбання нових сучасних вагонів метрополітену (орієнтовно до 2028 року існує необхідність модернізації 220 вагонів та потреба придбання до 2031 року 170 вагонів).

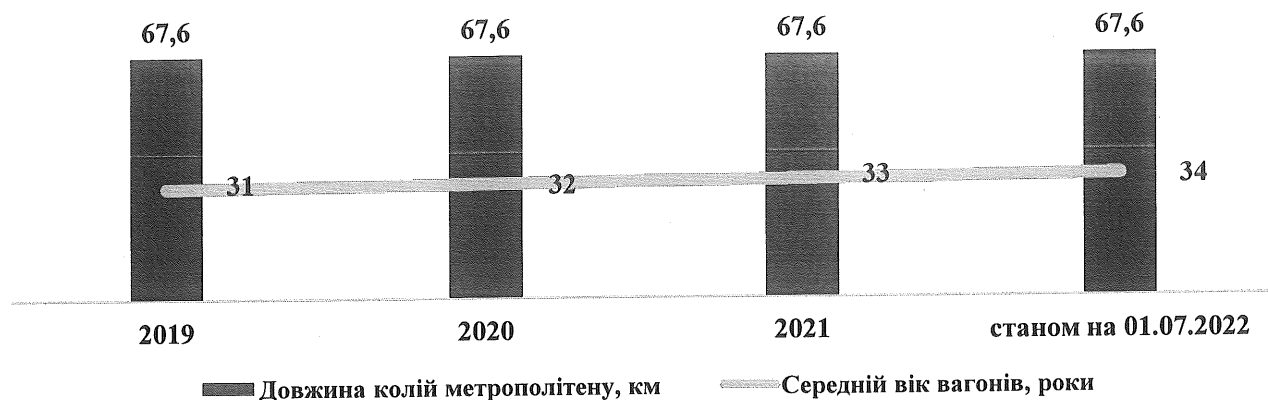


Рис. 15. Окремі показники діяльності Київського метрополітену

Протяжність мереж метрополітену у великих містах розвинених країн становить 50 км і більше на 1 мільйон жителів, у місті Києві – близько 23 км на 1 мільйон жителів, що є недостатнім для потреб мешканців та гостей столиці.

Щодня зранку тисячі людей з передмість їдуть до Києва на роботу чи навчання, використовуючи переповнені маршрутні транспортні засоби та власні автівки, які створюють додаткове навантаження на транспортну мережу Києва та погіршують стан довкілля столиці через надмірні викиди вуглецю. Тому постає питання, які різновиди транспортного сполучення з передмістями варто розвивати їм на заміну. Одним із альтернативних шляхів є впровадження нових тролейбусних маршрутів. Але для організації тролейбусного маршруту треба не лише закупити рухомий склад, а й облаштувати контактну мережу.

Негативний вплив автомобільного транспорту на довкілля.

Одна з головних екологічних проблем столиці – незадовільна якість атмосферного повітря через великі обсяги викидів забруднюючих речовин від пересувних джерел забруднення – більше 85% від загального обсягу викидів, тому зони найбільшого забруднення повітря зосереджуються в місцях, що прилягають до автомагістралей.

У місті Києві показник викидів від пересувних джерел забруднення у розрахунку на одну особу у 2021 р. становив 63,6 кг, що перевищує середній показник по Україні в 1,7 разів (рис.16).

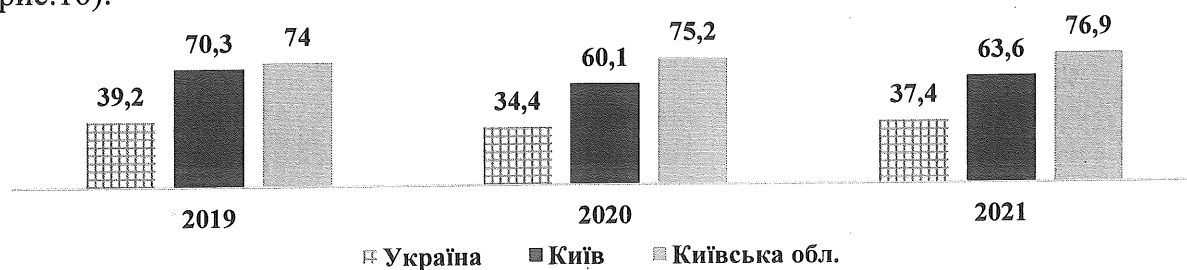


Рис 16. Динаміка обсягів викидів забруднюючих речовин на одну особу від пересувних джерел, кг

Зростання обсягів викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря негативно впливає на стан та якість здоров'я людей, як наслідок, спостерігається збільшення кількості захворювань органів дихання. Тому одним із шляхів зменшення негативного впливу автотранспорту на довкілля та здоров'я населення є збільшення парку пасажирського «екологічного транспорту» та розвиток необхідної інфраструктури.

Необхідність утримання в належному стані та модернізації транспортних об'єктів критичної інфраструктури (Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни)).

До повномасштабного вторгнення рф на територію України, Міжнародний аеропорт «Київ» співпрацював з понад 43 авіакомпаніями, виконуючи рейси у близько 140 міст та 48 країн світу, щомісяця здійснюючи близько 2500 рейсів (рис. 17).

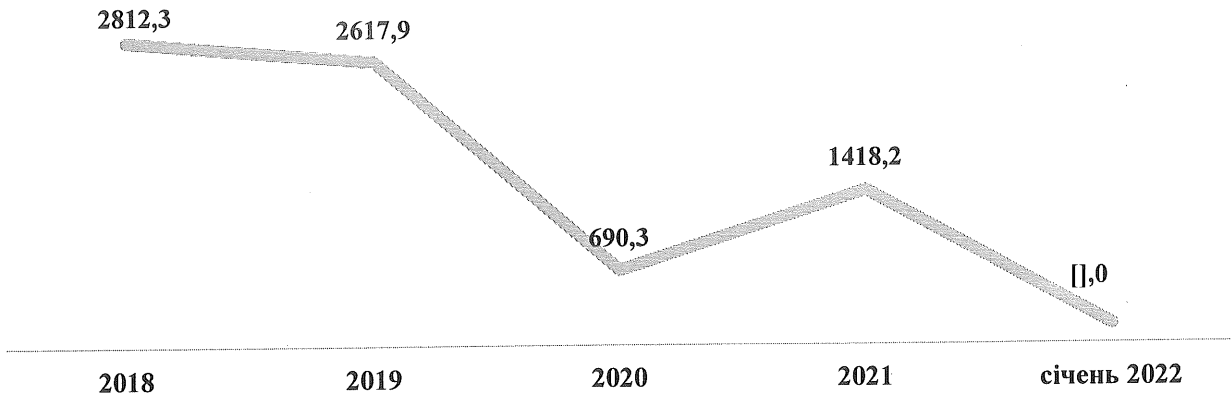


Рис. 17. Динаміка перевезення пасажирів Міжнародним аеропортом «Київ» (Жуляни), тис. пас.

З початком війни роботу повітряного транспорту в Україні і, зокрема, у місті Києві було призупинено. В умовах закритого неба Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) не може здійснювати свою діяльність, в результаті чого з більшістю працівниць та працівників призупинено трудовий договір. Орендарі та хендлінгові компанії повністю зупинили свою діяльність в аеропорту.

Залишаються проблемними питання щодо: поточного утримання Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни), проведення реконструкції аеродрому із збільшенням довжини злітно-посадкової смуги на 600 метрів і з посиленням несучої спроможності покриття всіх елементів аеродрому.

Також парк спецавтотранспорту аеродрому потребує оновлення, враховуючи те, що 40% наявної техніки (58 од.) має термін експлуатації, що перевищує 25 років. Варто поступово замінити застарілу техніку для утримання у належному стані аеродрому на сучасну, яка повністю відповідає вимогам ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації) з безпеки польотів, що дозволить забезпечити безперебійну роботу аеропорту на рівні його пропускної спроможності (22 літако-вильота на годину), зокрема при складних погодних умовах.

Необхідність забезпечення цивільного захисту населення. У зв'язку з введенням воєнного стану в Україні постала гостра потреба в організації та забезпеченні захисту населення від впливу небезпечних факторів, що виникають внаслідок надзвичайних ситуацій, воєнних дій або терористичних актів, з метою запобігання та ліквідації наслідків, які загрожують життю та здоров'ю людей у мирний та воєнний час.

III. ВИЗНАЧЕННЯ МЕТИ ПРОГРАМИ

Метою Програми є впровадження сучасної транспортної політики на засадах сталої міської мобільності для безпечного, якісного та комфортного пересування мешканців і гостей м.Києва, пріоритетами якої є сталий розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів, підвищення ефективності управління транспортною системою міста з урахуванням потреб територіальної громади та сучасних європейських практик.

IV. ОБҐРУНТУВАННЯ ШЛЯХІВ І ЗАСОБІВ РОЗВ'ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМ, ОБСЯГІВ ТА ДЖЕРЕЛ ФІНАНСУВАННЯ, СТРОКИ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ

Транспортна інфраструктура забезпечує життєдіяльність міста та мобільність населення. Зважаючи на сучасні виклики, які постали перед містом Києвом в умовах воєнного стану, транспортна інфраструктура має адаптуватися до цих надскладних умов та розвиватися на благо громадян, одночасно забезпечуючи економічне зростання міста.

На основі вищевказаних проблем визначено основні напрями, пріоритетні завдання і розроблені заходи Програми, які спрямовані на подолання наслідків, спричинених військовими діями російської федерації, та дотримання довоєнної концепції сталої міської мобільності. Адже стала міська мобільність - це комплексний, людино-орієнтований підхід з врахуванням інтересів мешканок та мешканців міста, який полягає в збалансованому розвитку економічного, соціального та екологічного компонентів.

Програма розроблена з урахуванням оперативних цілей Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року та містить завдання та заходи щодо її реалізації.

Запропоновані шляхи і засоби розв'язання проблем базуються на аналізі поточного стану транспортної інфраструктури міста в реаліях воєнного часу, дотримуючись успішних європейських практик, з урахуванням інтересів всіх цільових груп населення: чоловіків та жінок, дітей, молоді, громадян, які потребують соціального захисту, осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп.

В результаті аналізу було виокремлено і запропоновано наступні шляхи подолання проблем, а саме:

Розробка та прийняття плану сталої міської мобільності, як інструменту стратегічного планування розвитку транспортної системи та формування транспортної політики міста в контексті вирішення питань, пов'язаних з впровадженням принципів сталої міської мобільності. Стала міська мобільність спрямована на відмову від автомобілецентризму та ставить акценти на користь громадського транспорту, пішоходів і велосипедистів. Задля виконання цієї цілі в Програму включено захід з розробки стратегічного документу з розвитку міського транспорту «План сталої міської мобільності міста Києва».

Розвиток та вдосконалення вулично-шляхової мережі здійснюється шляхом оптимізації транспортної пропозиції, з урахуванням потреб кожного громадянина (-ки), незалежно від фізичних можливостей, статі та віку відповідно до сучасних європейських вимог. Тому Програма включає низку заходів, які спрямовані на ефективну розбудову вулично-шляхової мережі, що передбачає будівництво, реконструкцію вулиць та транспортних розв'язок з метою зменшення корок на дорогах та зменшення навантаження від внутрішнього транзитного транспорту на головні магістралі та менш важливі транспортні артерії столиці задля покращення роботи громадського транспорту.

Інформатизації транспортної системи. Одним з основних напрямів підвищення пропускної спроможності вулично-шляхової мережі є подальший розвиток автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР). Така система дозволяє здійснювати відеонагляд за дорожнім рухом, управляти транспортом у режимі автоматичного адаптованого керування з пріоритетом громадського транспорту, а також керованими дорожніми знаками та інформаційними табло. Один із головних акцентів зосереджено на світлофорному регулюванні дорожнього руху, що вкрай важливо для міста, вулично-дорожня мережа якого перевантажена транспортними засобами. Заходи програми спрямовані на оптимізацію та ефективне управління інтелектуальною транспортною системою, підвищуючи рівень безпеки руху пішоходів, велосипедистів, автомобілістів.

Програмою передбачено базові заходи щодо розробки документації з транспортного моделювання, що слугують підґрунтям для розробки інтегрованого плану розвитку транспортної інфраструктури столиці. Створення ефективної транспортної моделі міста Києва дозволить приймати рішення щодо підвищення ефективності функціонування транспортної системи для комфортного та якісного пересування мешканців та гостей столиці. Подальша розробка інтегрованого плану розвитку транспортної інфраструктури міста Києва та його приміської зони сприятиме моделюванню сценаріїв з розвитку вулично-дорожньої мережі, які лягатимуть в обґрунтування щодо прийняття рішень з реалізації завдань по утриманню і розбудові транспортної і вулично-дорожньої мережі міста Києва. Реалізація проекту дозволить: мінімізувати неефективні рішення у розвитку

транспортної системи міста; надавати пропозиції щодо організації нових або альтернативних маршрутів громадського транспорту; приймати найбільш ефективні рішення про зміни організації дорожнього руху ще на стадії проектування або передпроекту; перевіряти гіпотези; надавати інформацію для визначення черговості виконання ремонтних робіт на вуличній мережі міста з метою оптимізації паралельних і послідовних процесів виконання робіт; визначати доцільність та параметри будівництва нових об'єктів на вуличній мережі міста.

Вдосконалення системи паркувального простору шляхом розбудови інфраструктури паркування, зокрема створення перехоплюючих і багаторівневих паркінгів при в'їзді в місто біля станцій метро та автобусних зупинок, що дозволить зменшити завантаженість автотранспортної системи міста, звільнивши її від частини приватного автотранспорту та облаштуванням паркувальних майданчиків заїзними кишнями.

Необхідно впроваджувати гнучкі системи взаємодоповнюючого використання індивідуального і громадського транспорту, важливою умовою успішного функціонування яких є створення мережі перехоплюючих паркінгів на межі центральної частини міста для тимчасового паркування приватних автомобілів за системою Park and Ride.

З метою запобігання перевантаження міста транспортними засобами Програмою передбачено облаштування 4 перехоплюючих паркінгів протягом 2024-2025 років .

Підвищення безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху в м. Києві має принципове значення для запобігання дорожньому травматизму, зміцнення дисципліни на дорогах і вулицях міста, кардинального поліпшення транспортного сполучення, зменшення негативного тиску автотранспорту на оточуюче середовище, поліпшення стану доріг, вулиць і залізничних переїздів, раціонального використання міських територій. Пріоритетами розвитку дорожнього руху та його безпеки є покращення стану вулично-шляхової мережі, інших об'єктів транспортної інфраструктури, впровадження технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів.

Вирішення проблеми безпеки дорожнього руху досягається шляхом створення безпечних і комфортних умов руху на вулично-дорожній мережі в м. Києві, а саме: проведення робіт з реконструкції штучних споруд, поліпшення технічного стану дорожнього покриття для можливості безпечного пересування транспорту та пішоходів, збільшення частки регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів, оновлення матеріально-технічної бази для забезпечення утримання вулично-дорожньої мережі та збільшення частки каналізованих вузлів.

Підвищення енергоефективності. Система освітлення, як складова вулично-дорожньої мережі міста, спрямована на забезпечення безпеки руху для всіх його учасників(-ць). Впровадження сучасних світлових систем зовнішнього освітлення м. Києва з підключенням до дистанційного управління світловим потоком є ключовим вирішенням проблеми застарілого освітлення та низького рівня енергозбереження. Якісне сучасне освітлення підвищить рівень безпеки на дорогах, знизить кількість дорожньо-транспортних пригод, підвищить рівень безпеки та комфорту перебування людей у вечірній час на вулицях, збільшить термін експлуатації оновлених мереж та покращить екологічний стан міста завдяки відмові від газових ламп, що містять ртуть.

Підвищення рівня безбар'єрності транспортної інфраструктури є одним із шляхів безпечного пересування пішоходів, маломобільних груп населення, та людей, які не мають інвалідності, але відчувають фізичні бар'єри на вулицях міста (батьки з візочками, скейтбордисти, велосипедисти). Програма спрямована на створення безбар'єрного, комфортного та безпечного простору всіх груп населення, шляхом облаштування наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем, тактильною плиткою та встановленням пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, які враховують потреби людей з порушенням слуху, зору та мовлення.

Розвиток та популяризація велосипедного руху шляхом створення єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури задля комфортного пересування громадян. Велосипедний транспорт є складовою системи сталої міської мобільності. Необхідно створити безбар'єрну, безпечну та зв'язну веломережу для щоденних трудових поїздок та активного відпочинку мешканців (-ок) і гостей столиці. На сьогодні основний акцент зосереджений на удосконаленні існуючої велосипедної інфраструктури та об'єднанні розірваних ділянок в єдину цілісну систему, тому захід «Будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Солом'янка – Центр» в м. Києві» є стартом для досягнення даної цілі.

Розвиток громадського транспорту, зокрема пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту, тролейбусного/автобусного сполучення, як комфортного засобу пересування для громадян, що є високотехнологічним, чистим, безпечним, доступним для маломобільних груп населення. Забезпечення якісної транспортної пропозиції є головним пріоритетом у транспортній політиці столиці.

Одним з найбільш важливих соціальних питань мегаполісів є створення сучасної транспортної інфраструктури на рівні міжнародних стандартів, з пріоритетним розвитком насамперед систем швидкісного рейкового транспорту.

В рамках розбудови рейкового транспорту (трамвайної мережі) передбачено будівництво та реконструкцію трамвайних ліній. Програма включає в себе проєкт з будівництва нової лінії від залізничного вокзалу до станції метро «Палац спорту». Ця лінія з'єднає Святошинський район з центром міста і стане новим магістральним шляхом, здатним частково розвантажити червону гілку метро, оскільки Святошинсько-Броварська гілка київського метрополітену є найбільш перевантаженою.

З метою оптимізації транспортної пропозиції та удосконалення мережі метрополітену Програмою передбачено продовження будівництва Подільсько-Вигурівської, Сирецько-Печерської та Куренівсько-Червоноармійської ліній метрополітену. Для підтримки життєдіяльності метрополітену плануються заходи з реконструкції та капітального ремонту його об'єктів. З метою забезпечення безпеки та комфорту перевезення пасажирів передбачено заходи з придбання та модернізації рухомого складу метрополітену.

Задля покращення та забезпечення якісного транспортного сполучення між столицею та містами Київської агломерації, зменшення рівня автомобілізації на вулицях столиці, збільшення пропускної спроможності доріг планується побудувати тролейбусні лінії між Києвом – Ірпенем, Бучею, Гостомелем та Києвом – Броварами. Для пасажира такий транспорт матиме безліч переваг, серед яких: комфорт, передбачуваний графік перевезень, обґрунтований тариф.

Будівництво тролейбусної лінії у Печерському районі м. Києва дасть можливість відкриття транспортного сполучення між Дніпровським, Дарницьким та Печерським районами, що значно підвищить рівень транспортного обслуговування названих районів, оптимізує маршрути тролейбусних ліній в центральній частині міста.

Зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на довкілля, зокрема шляхом якісного оновлення рухомого складу громадського транспорту, що передбачає придбання екологічно чистих видів громадського транспорту (трамваїв, тролейбусів), які сприятимуть покращенню екологічної ситуації у місті. Програма включає заходи зі збільшенню парку «екотранспорту», а саме: придбання трамвайних вагонів, тролейбусів, кабін фунікулеру та автобусів підвищеної місткості з низькою підлогою, які відповідають екологічним нормам відповідно до європейських стандартів.

З метою створення умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення громадським транспортом, зокрема з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп; забезпечення стабільного функціонування і подальшого розвитку міського пасажирського транспорту передбачається співпраця з міжнародними організаціями щодо фінансування проєктів.

Програмою передбачено здійснення заходів, за рахунок залучення кредитних коштів Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), пов'язаних з реалізацією національного проєкту «Міський громадський транспорт України» відповідно до наступних підпроєктів:

- «Оновлення трамвайного парку», який передбачає закупівлю 20 трамвайних вагонів.
- «Оновлення автобусного парку», який передбачає закупівлю автобусів, орієнтовною кількістю 85 одиниць.

- «Придбання кабін фунікулеру для перевезення пасажирів та обладнання для них» який передбачає закупівлю 2 кабін фунікулера.

Крім того, Програма включає заходи із залучення кредитних коштів Європейського інвестиційного банку для реалізації муніципальних проєктів:

- «Київський міський електротранспорт», в якому передбачено придбання тролейбусів орієнтовною кількістю 74 одиниці.

- «Оновлення рухомого складу Київського метрополітену», передбачено модернізацію існуючого та придбання нового рухомого складу (вагонів) метрополітену.

Також Програма включає заходи з реалізації проєкту «Модернізація міського транспорту м. Києва II» відповідно до якого передбачено: придбання трамвайних вагонів орієнтовною кількістю 42 одиниці та комплексна реконструкція трамвайної лінії і зупинки «Контрактова площа» за рахунок залучення кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР).

Утримання в належному стані та модернізація транспортних об'єктів критичної інфраструктури.

В умовах воєнного стану та закритого повітряного простору України Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), як об'єкт критичної інфраструктури, потребує безперервних заходів щодо належного утримання всіх його структурних елементів. Для підтримки належної життєдіяльності аеропорту передбачено заходи, що спрямовані на реконструкцію аеродрому та оновлення парку спецавтотранспорту.

Підвищення ефективності превентивних заходів у сфері цивільного захисту. У зв'язку з повномасштабним вторгненням російської федерації на територію України постало питання підвищення ефективності заходів у сфері цивільного захисту населення, зокрема використання станцій метро як споруд подвійного призначення з відповідними захисними властивостями. На виконання вимог воєнного часу та з метою підвищення рівня цивільного захисту населення Програмою передбачено заходи з капітального ремонту (з поліпшенням) об'єктів спеціального призначення та будівництва виокремлених об'єктів цивільного захисту, що дозволить забезпечити захист населення та персоналу метрополітену як у мирний, так і у воєнний час, також у випадках виникнення надзвичайних ситуацій техногенного характеру (повінь, підтоплення, пожежа тощо).

Обсяг та джерела фінансування Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки

Обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми	Всього	у тому числі за роками	
		2024 рік	2025 рік
Всього, у тому числі за джерелами:	34 783 627,56	14 953 853,04	19 829 774,52
державний бюджет	800 000,00	0,00	800 000,00
бюджет міста Києва	19 880 878,86	8 960 547,04	10 920 331,82
інші джерела	14 102 748,70	5 993 306,00	8 109 442,70

Завдання та заходи Програми передбачають фінансування з державного бюджету, бюджету міста Києва та інших джерел, дозволених законодавством України. Обсяг фінансування уточнюється щороку під час підготовки проєкту бюджету міста Києва на

відповідний рік у межах видатків, передбачених головному розпоряднику бюджетних коштів, відповідальному за виконання завдань і заходів Програми.

Строк виконання Програми: 2024-2025 роки.

V. АНАЛІЗ ВПЛИВУ ЗАХОДІВ ПРОГРАМИ НА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ СТАНОВИЩЕ РІЗНИХ КАТЕГОРІЙ ЖІНОК ТА ЧОЛОВІКІВ, А ТАКОЖ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГЕНДЕРНОЇ РІВНОСТІ

Реалізація завдань і заходів, на які спрямована Програма, передбачає забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків у дорожньо-транспортному секторі, гарантованих Конституцією України (Стаття 3, Стаття 21 та Стаття 24), відповідно до Закону України «Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків», розпорядження Кабінету Міністрів України від 12.08.2022 року № 752-р «Про схвалення Державної стратегії забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків на період до 2030 року та затвердження операційного плану з її реалізації на 2022-2024 роки», наказу Міністерства соціальної політики України від 07.02.2020 року № 86 «Про затвердження Інструкції щодо інтеграції гендерних підходів під час розроблення нормативно-правових актів», наказу Міністерства соціальної політики України від 14.04.2020 року № 257 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо оцінювання гендерного впливу галузевих реформ», наказу Міністерства соціальної політики України від 27.12.2022 року № 359 «Про затвердження Методичних рекомендацій з реалізації гендерного підходу та підходу, що базується на дотриманні прав людини, на рівні територіальних громад», рішення Київської міської ради від 12.11.2019 року № 63/7636 «Про приєднання до Європейської Хартії рівності жінок і чоловіків», рішення Київської міської ради від 17.02.2022 № 4347/4388 «Про затвердження міської цільової програми «Київ - місто рівних можливостей на 2022-2024 роки»».

Жінки та чоловіки незалежно від ознак раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, мовних або інших ознак мають рівні права та можливості щодо якісного, надійного забезпечення та надання транспортних послуг.

З метою підвищення кваліфікації фахівців Департаменту транспортної інфраструктури та підпорядкованих комунальних підприємств з питань організації безбар'єрного простору та застосування гендерного підходу передбачено заходи: навчання фахівців та фахівчинь щодо забезпечення доступності транспорту та безбар'єрності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення; створення Міжвідомчої робочої групи при Департаменті транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) з питань застосування гендерного підходу та організації безбар'єрного простору.

Цільовими групами Програми є мешканки(-ці) та гості міста Києва різних груп і категорій населення: діти, молодь, громадяни, які потребують соціального захисту, особи з інвалідністю з урахуванням рівних прав та можливостей жінок, чоловіків.

Програма містить заходи щодо забезпечення інтересів мешканців (-ок) та гостей столиці, зокрема шляхом підвищення якості дорожньо-транспортного господарства, доступності та безбар'єрності інфраструктури, а саме:

- створення безбар'єрного, комфортного та безпечного пішохідного простору, доступного для всіх категорій користувачів шляхом збільшення кількості регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів;
- придбання та встановлення пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів;

- облаштування наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем (безбар'єрне середовище, тактильна плитка);

- якісне оновлення рухомого складу громадського транспорту шляхом впровадження рухомого складу підвищеної місткості з низькою підлогою.

Для реалізації заходів, які спрямовані на забезпечення безбар'єрності, передбачено улаштування засобів безперешкодного доступу осіб із інвалідністю та інших маломобільних груп населення до об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури або їх розумного пристосування. Безбар'єрність робить громадські місця, транспорт та вулиці міста фізично доступними для маломобільних груп населення, а також робить їх більш доступними для людей, які можуть не мати інвалідності, але щодня відчувають фізичні бар'єри у своєму місті, включаючи батьків з дитячими візками, скейтбордистів та велосипедистів, літніх людей, з урахуванням рівних можливостей жінок і чоловіків.

VI. ПЕРЕЛІК ЗАВДАНЬ І ЗАХОДІВ ПРОГРАМИ, РЕЗУЛЬТАТИВНИХ ПОКАЗНИКІВ ПРОГРАМИ

Перелік завдань і заходів, результативних показників Програми наведено в додатку до Програми.

VII. ІНДИКАТОРИ ПРОГРАМИ

Зменшення значень індикаторів Програми порівняно зі значеннями відповідних індикаторів у Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року зумовлено врахуванням наявної економічної ситуації столичного регіону, яка склалась під впливом внутрішніх та зовнішніх факторів об'єктивного характеру, насамперед пов'язаних з військовою агресією російської федерації проти України.

№ з/п	Назва індикатора	Одиниця виміру	Значення індикатора за роками	
			2024 рік	2025 рік
1	2	3	4	5
1	Довжина ліній метрополітену на 1 млн мешканців м. Києва	км/млн мешканців	23,2	24,6
2	Середній вік вагонів метро	рік	35	36
3	Доступність для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення	кількість станцій	14	18
4	Проведення щорічного незалежного аудиту фінансової звітності КП «Київпаstrans», КП «Київський метрополітен», КК «Київавтодор», КП «Київтранспортсервіс» з подальшою публікацією аудиторського висновку на офіційних веб-сайтах цих підприємств	так/ні	так	так
5	Довжина велосипедних шляхів (доріжок, велосмуг тощо)	км/100 тис. мешканців	2,1	3,8
6	Частка виділених смуг руху для наземного громадського транспорту до загальної протяжності магістральних шляхів міста	%	8,1	10
7	Середньоденна кількість пасажирів нерейкового громадського транспорту	пасажирів/транспортний засіб	791	897
8	Частка трамвайної і тролейбусної контактної мережі, що потребує заміни кабелів	%	<29,1	<26,3
9	Середній рівень зносу рухомого складу тролейбусів	%	51,6	50,1
10	Середній рівень зносу рухомого складу трамваїв	%	72,8	70,1
11	Середній рівень зносу рухомого складу автобусів	%	64,8	64,6
12	Створення транспортно-пересадочних вузлів	од.	1	1
13	Протяжність ліній комунального електротранспорту (трамвай, тролейбус)	км/100 тис. мешканців	50,3	51,0
14	Частка наземних переходів, облаштованих об'єктами світлофорного регулювання	%	36,2	40,1
15	Частка світлофорних об'єктів, які облаштовані детекторами транспорту з можливістю подальшого впровадження адаптивного керування на них	%	8,9	12,2
16	Відсоток LED світильників в загальній кількості світлоточок зовнішнього освітлення м.Києва, %	%	47	55

VIII. КООРДИНАЦІЯ ТА КОНТРОЛЬ ЗА ХОДОМ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ

Координатором Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки є заступник голови Київської міської державної адміністрації згідно з розподілом обов'язків, який здійснює координацію дій між виконавцями Програми та контролює її виконання, визначає порядок взаємного інформування (із зазначенням конкретних строків), звітування тощо.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) здійснює безпосередній контроль за виконанням завдань і заходів Програми, а також як головний розпорядник бюджетних коштів, відповідальний за цільове та ефективне використання коштів.

Співвиконавці заходів Програми, які зазначені в розділі «Перелік завдань і заходів, результативних показників «Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки», щоквартально до 15 квітня, 15 липня та 15 жовтня звітного року надають Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) узагальнені відомості про результати виконання Програми з визначенням динаміки цільових показників.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надає Київській міській раді, Департаменту фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Департаменту економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації):

квартальні звіти про виконання завдань і заходів Програми – до 01 травня, 01 серпня та 01 листопада звітного року;

річний звіт про виконання завдань і заходів Програми – до 01 березня року, наступного за звітним;

заключний звіт та уточнені річні звіти (у разі потреби) про виконання завдань і заходів Програми – до 01 квітня року, наступного за звітним.

Співвиконавці Програми надають свої пропозиції на наступний рік щодо обсягів фінансування з обґрунтуванням, враховуючи реалізацію заходів Програми та виділених у кожному поточному році фінансових джерел, до Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) щороку здійснює комплексну оцінку результатів виконання Програми та, в подальшому розробляє пропозиції щодо доцільності продовження тих чи інших заходів, включення додаткових завдань і заходів, уточнення індикаторів Програми, обсягів і джерел фінансування, переліку співвиконавців, строку виконання Програми та її завдань і заходів тощо (у разі потреби).

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у встановлені терміни розміщує на Єдиному вебпорталі територіальної громади міста Києва річний (квартальний) звіт та заключний звіт про результати виконання Програми.

У разі потреби, за ініціативою Київської міської ради, виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) розгляд проміжного звіту про хід виконання Програми, ефективність реалізації її завдань і заходів, доцільність і ефективність використання коштів може розглядатися на сесіях Київської міської ради та на засіданнях відповідних постійних комісій Київської міської ради протягом року.

Додаток
до проекту Міської цільової програми розвитку транспортної
інфраструктури міста Києв на 2024-2025 роки

Перелік завдань і заходів Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки

Оперативна ціль Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року	Завдання програми	Заходи програми	Строки виконання заходу	Виконавці заходу	Джерела фінансування	Обсяги фінансування (тис. грн)		Очікуваний результат (результативні показники)		
								Назва показника	2024 рік	2025 рік
1. Впровадження принципів сталої міської мобільності	1.1. Прийняття Плану сталої міської мобільності міста Києва	1.1.1. Розробка стратегічного документу з розвитку міського транспорту «План сталої міської мобільності міста Києва»	2025	Департамент транспортної інфраструктури	Разом	Всього:	5 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		5 000,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	5 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: розроблено стратегічних документів, од.	1	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	5 000,00	ефективності: середні витрати на розробку стратегічного документа, тис. грн	5 000,00	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	5 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності документації, %	100,00	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
	1.2. Оптимізація транспортної пропозиції	1.2.1. Будівництво Подільського мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	1 800 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	850 000,00	950 000,00
						2024 рік:	850 000,00			
						2025 рік:	950 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: обсяг будівництва, км	0,43	0,49
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	1 800 000,00	ефективності: середні витрати на будівництво одного км дороги, тис. грн	1 956 932,50	1 956 932,50
						2024 рік:	850 000,00			
						2025 рік:	950 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %	83,20	88,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
		1.2.2. Будівництво дороги на ділянці від просп. Маршала Рокоссовського до вул. Богатирської з будівництвом транспортної розв'язки в різних рівнях	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	121 063,90	витрат: обсяг видатків, тис. грн	121 063,90	
						2024 рік:	121 063,90			
						2025 рік:	0,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: обсяг будівництва, км	0,19	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	121 063,90	ефективності: середні витрати на будівництво одного км дороги, тис. грн	650 889,92	
						2024 рік:	121 063,90			
						2025 рік:	0,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %	100,00	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			

		1.2.3. Будівництво під'їзної автомобільної дороги від просп. Валерія Лобановського (Червонозоряного проспекту) (поблизу примикання вул. Володимира Брожка (вул. Кіровоградської) до Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) у Солом'янському районі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	250 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		250 000,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	250 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	200 000,00	продукту: обсяг будівництва, км		0,46
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	200 000,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	50 000,00	ефективності: середні витрати на будівництво одного км дороги, тис. грн		544 848,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	50 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %		35,80
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
		1.2.4. Будівництво вулиці від проспекту Петра Григоренка до межі міста Києва у Дарницькому районі	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	50 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		50 000,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	50 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: обсяг будівництва, км		0,24
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	50 000,00	ефективності: середні витрати на будівництво одного км дороги, тис. грн		211 385,62
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	50 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %		9,40
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
		1.2.5. Будівництво під'їзних шляхів до земельної ділянки, наданої для будівництва житлових будинків для забезпечення житлом учасниць та учасників АТО та громадян (громадян), які перебувають на квартирному обліку, на вулиці Жиланській, 5 у Голосіївському районі м.Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	1 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		1 000,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	1 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість розроблених проєктів, од.		1
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	1 000,00	ефективності: середні витрати на розробку однієї проєктно-кошторисної документації, тис. грн		7 912,51
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	1 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності проєкту, %		13,90
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			

		1.2.6. Будівництво автомобільної дороги на ділянці між вул. О.Довбуша та Броварським проспектом у Дніпровському районі	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 75 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 75 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		75 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг будівництва, км		0,46
					Бюджет м.Києва	Всього: 75 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 75 000,00	ефективності: середні видатки на будівництво одного км дороги, тис. грн		163 043,48
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкту на кінець року, %		23,00
		1.2.7. Продовження вул. Суздальської до Повітрофлотського проспекту з будівництвом шляхопроводу через залізничні колії	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		10 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг будівництва/реконструкції, км		0,01
					Бюджет м.Києва	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	ефективності: середні витрати на будівництво/реконструкцію одного км, тис. грн		695 918,77
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %		2,50
		1.2.8. Реконструкція транспортної розв'язки на перетині проспекту Перемоги з вул. Гетьмана у Солом'янському та Шевченківському районах м.Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього: 40 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 40 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		40 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг реконструкції, км		0,06
					Бюджет м.Києва	Всього: 40 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 40 000,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		645 266,26
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %		81,70
		1.2.9. Реконструкція вул. Стеценка від проспекту Палладіна до Інтернаціональної площі включно з ліквідацією кільцевого руху на перетині вул. Стеценка з вул. Туполева та вул. Стеценка з вул. Щербакова	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього: 140 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 140 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		140 000,00
					Державний бюджет	Всього: 100 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 100 000,00	продукту: обсяг реконструкції, км		0,19
					Бюджет м.Києва	Всього: 40 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 40 000,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		752 530,63
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %		6,10

		1.2.10. Реконструкція вул. Трускавецької у Дарницькому районі	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 5 000,00 2024 рік: 5 000,00 2025 рік: 0,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	5 000,00	
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг реконструкції, км	0,036	
					Бюджет м.Киева	Всього: 5 000,00 2024 рік: 5 000,00 2025 рік: 0,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн	138 888,89	
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %	100,00	
		1.2.11. Реконструкція транспортної розв'язки на перетині вул. Богатирської з вул. Полярною в Оболонському районі	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 1 398 473,00 2024 рік: 579 200,00 2025 рік: 819 273,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	579 200,00	819 273,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг реконструкції, км	0,93	1,31
					Бюджет м.Киева	Всього: 1 398 473,00 2024 рік: 579 200,00 2025 рік: 819 273,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн	626 072,93	626 072,93
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %	59,00	100,00
		1.2.12. Реконструкція шляхопроводу в складі транспортної розв'язки на перетині вул. Дегтярівської та вул. Олександра Довженка	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 760 800,00 2024 рік: 360 800,00 2025 рік: 400 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	360 800,00	400 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг реконструкції, км	0,65	0,72
					Бюджет м.Киева	Всього: 760 800,00 2024 рік: 360 800,00 2025 рік: 400 000,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн	555 542,60	555 542,60
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %	56,00	88,00
		1.2.13. Реконструкція об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури на площі Перемоги	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього: 29 798,00 2024 рік: 4 000,00 2025 рік: 25 798,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	4 000,00	25 798,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість реконструкцій, од.	1	1
					Бюджет м.Киева	Всього: 29 798,00 2024 рік: 4 000,00 2025 рік: 25 798,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію об'єкта, тис. грн	4 000,00	25 798,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	4,26	22,10

		1.2.14. Реконструкція об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури по вул. Васильківській	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього: 31 840,00 2024 рік: 4 000,00 2025 рік: 27 840,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	4 000,00	27 840,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість реконструкцій, од.	1	1
					Бюджет м.Києва	Всього: 31 840,00 2024 рік: 4 000,00 2025 рік: 27 840,00	ефективності: середні видатки на реконструкцію об'єкта, тис. грн	4 000,00	27 840,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	3,99	22,10
		1.2.15. Реконструкція шляхопроводу на перетині вул. Будівельників з Броварським проспектом і Святошино-Броварською лінією метрополітену біля станції метро «Дарниця»	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 185 000,00 2024 рік: 15 000,00 2025 рік: 170 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	15 000,00	170 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг реконструкцій, км		0,241
					Бюджет м.Києва	Всього: 185 000,00 2024 рік: 15 000,00 2025 рік: 170 000,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		705 394,19
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %		67,00
							середні витрати на розробку проєктно-кошторисної документації, тис. грн	15 000,00	
							якості: рівень готовності проєктно-кошторисної документації, %	100,00	
	1.3. Інформатизація транспортної системи	1.3.1. Розробка документації з транспортного моделювання міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КО «Київгенплан»	Разом	Всього: 14 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 14 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		14 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість розроблених документів, од.		30
					Бюджет м.Києва	Всього: 14 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 14 000,00	ефективності: середні видатки на розробку одного документа, тис. грн		466,67
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності розробки документів, %		100,00

		1.3.2. Забезпечення функціонування центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР), придбання програмного забезпечення	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	55 346,50	витрат: обсяг видатків, тис. грн	27 049,00	28 297,50
						2024 рік:	27 049,00			
						2025 рік:	28 297,50			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість пунктів керування, що утримуються, од.	1	1
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	55 346,50	ефективності: середні видатки на утримання одного пункту керування, тис. грн	22 800,00	25 000,00
						2024 рік:	27 049,00			
						2025 рік:	28 297,50			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень забезпечення функціонування пункту керування, %	100,00	100,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
	1.4. Вдосконалення системи та порядку паркування	1.4.1. Створення перехоплюючих паркінгів біля ключових пересадочних вузлів громадського транспорту (PARK&RIDE)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс-парксервіс»	Разом	Всього:	3 176,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 588,00	1 588,00
						2024 рік:	1 588,00			
						2025 рік:	1 588,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість перехоплюючих паркінгів, од.	2	2
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на обладнання для облаштування одного перехоплюючого паркінгу, тис. грн	794,00	794,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Інші джерела	Всього:	3 176,00	якості: співвідношення облаштованих майданчиків до потреби, %	50,00	64,00
						2024 рік:	1 588,00			
						2025 рік:	1 588,00			
		1.4.2. Облаштування паркувальних майданчиків заїзними кишенями	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс-парксервіс»	Разом	Всього:	102 635,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	48 360,00	54 275,00
						2024 рік:	48 360,00			
						2025 рік:	54 275,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість облаштованих машино місць на паркувальних майданчиках із заїзними кишенями, од.	744	835
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на облаштування одного машино місця на паркувальних майданчиках із заїзними кишенями, тис. грн	65,00	65,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Інші джерела	Всього:	102 635,00	якості: співвідношення облаштованих машино місць до нормативної потреби, %	47,00	100,00
						2024 рік:	48 360,00			
						2025 рік:	54 275,00			

		1.4.3. Будівництво багаторівневого паркінгу на вул.Гетьмана Павла Полуботка, 50 (вул. Мурманська, 6, 6-А, 6-Б, 6-Г) у Деснянському районі м.Києва	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього: 16 000,00 2024 рік: 1 000,00 2025 рік: 15 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 000,00	15 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг будівництва, кв. м	38,14	572,15
					Бюджет м.Києва	Всього: 16 000,00 2024 рік: 1 000,00 2025 рік: 15 000,00	ефективності: середні витрати на будівництво одного кв. м, тис. грн	26,22	26,22
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	0,13	2,00
Всього за розділом 1					Разом	Всього: 5 094 132,40 2024 рік: 2 017 060,90 2025 рік: 3 077 071,50			
					Державний бюджет	Всього: 300 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 300 000,00			
					Бюджет м.Києва	Всього: 4 688 321,40 2024 рік: 1 967 112,90 2025 рік: 2 721 208,50			
					Інші джерела	Всього: 105 811,00 2024 рік: 49 948,00 2025 рік: 55 863,00			
2. Підвищення безпеки дорожнього руху	2.1. Збільшення частки регульованих та інженерно-обладнаних пішохідних переходів	2.1.1. Будівництво надземного пішохідного переходу через дорогу Т-10-27 Київське півкільце біля будинку №2 по вулиці Лятошинського у Голосіївському районі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 1 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 1 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		1 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість розроблених проєктів, од.		1
					Бюджет м.Києва	Всього: 1 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 1 000,00	ефективності: середні видатки на розробку однієї проєктно-кошторисної документації, тис. грн		3 058,34
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності проєкту, %		32,70
		2.1.2. Будівництво надземного пішохідного переходу через дорогу Т-10-27 Київське півкільце біля вулиці М.Трубіаїні у Святошинському районі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 1 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 1 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		1 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість розроблених проєктів, од.		1
					Бюджет м.Києва	Всього: 1 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 1 000,00	ефективності: середні видатки на розробку однієї проєктно-кошторисної документації, тис. грн		2877,33
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності проєкту, %		34,75

		2.1.3. Будівництво надземного пішохідного переходу через дорогу Т-10-27 Київське півкільце біля вул.Отця Анатолія Жураковського у Голосіївському районі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	1 000,00	витрат:	обсяг видатків, тис. грн		1 000,00
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	1 000,00				
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість розроблених проєктів, од.		1
	2024 рік:	0,00									
	2025 рік:	0,00									
Бюджет м.Києва	Всього:	1 000,00	ефективності:	середні видатки на розробку однієї проєктно-кошторисної документації, тис. грн		2877,33					
	2024 рік:	0,00									
	2025 рік:	1 000,00									
Інші джерела	Всього:	0,00	якості:	рівень готовності проєкту, %		34,75					
	2024 рік:	0,00									
	2025 рік:	0,00									
		2.1.4. Реконструкція підземного пішохідного переходу на вул. Зої Гайдай біля будинку № 5 у Оболонському районі м.Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	5 000,00	витрат:	обсяг видатків на реконструкцію, тис. грн		5 000,00
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	5 000,00				
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	обсяг реконструкції, км		0,002
	2024 рік:	0,00									
	2025 рік:	0,00									
Бюджет м.Києва	Всього:	5 000,00	ефективності:	середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		2 500 000,00					
	2024 рік:	0,00									
	2025 рік:	5 000,00									
Інші джерела	Всього:	0,00	якості:	рівень готовності об'єкта на кінець року, %		13,70					
	2024 рік:	0,00									
	2025 рік:	0,00									
		2.1.5. Будівництво світлофорних об'єктів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	105 568,00	витрат:	обсяг видатків, тис. грн	55 568,00	50 000,00
						2024 рік:	55 568,00				
						2025 рік:	50 000,00				
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість розроблених проєктів для будівництва світлофорних об'єктів, од.	11	7
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
					Бюджет м.Києва	Всього:	105 568,00	ефективності:	середні видатки на розробку одного проєкту для будівництва світлофорного об'єкта, тис. грн	418,05	500,00
						2024 рік:	55 568,00				
						2025 рік:	50 000,00				
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості:	динаміка кількості побудованих світлофорних об'єктів порівняно з минулим роком, %	225,00	66,67
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				

		2.1.6. Реконструкція світлофорних об'єктів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	46 432,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	21 432,00	25 000,00			
						2024 рік:	21 432,00						
						2025 рік:	25 000,00						
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість розроблених проєктів для реконструкції світлофорних об'єктів, од.	6	8			
						2024 рік:	0,00						
						2025 рік:	0,00				кількість реконструйованих світлофорних об'єктів, од.	5	5
					Бюджет м.Києва	Всього:	46 432,00	ефективності: середні видатки на розробку одного проєкту для реконструкції світлофорного об'єкта, тис. грн	317,70	500,00			
						2024 рік:	21 432,00						
						2025 рік:	25 000,00				середні видатки на реконструкцію одного світлофорного об'єкта, тис. грн	3905,18	4200,00
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості реконструйованих світлофорних об'єктів порівняно з минулим роком, %	125,00	100,00			
						2024 рік:	0,00						
						2025 рік:	0,00						
		2.1.7. Капітальний ремонт світлофорних об'єктів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	50 846,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	25 346,00	25 500,00			
						2024 рік:	25 346,00						
						2025 рік:	25 500,00						
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість світлофорних об'єктів, на яких проведено капітальний ремонт, од.	48	48			
						2024 рік:	0,00						
						2025 рік:	0,00						
					Бюджет м.Києва	Всього:	50 846,00	ефективності: середні видатки на проведення капітального ремонту одного світлофорного об'єкта, тис. грн	528,04	531,25			
						2024 рік:	25 346,00						
						2025 рік:	25 500,00						
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості відремонтованих світлофорних об'єктів порівняно з минулим роком, %	87,30	100,00			
						2024 рік:	0,00						
						2025 рік:	0,00						
		2.1.8. Забезпечення утримання в належному стані світлофорних об'єктів, дорожніх знаків, знаків маршрутного орієнтування та інші ТЗРДР	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	299 370,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	144 386,00	154 984,00			
						2024 рік:	144 386,00						
						2025 рік:	154 984,00						
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість світлофорних об'єктів, на яких проведено ремонтні роботи, од.	800	800			
						2024 рік:	0,00				кількість світлофорних об'єктів, на яких проведено планово-профілактичні заходи, од.	738	742
						2025 рік:	0,00				кількість дорожніх знаків, інформаційних табло, знаків індивідуального проєктування та знаків маршрутного проєктування, на яких проведено планово-профілактичні роботи, од.	72 600	73 000
										0,00	кількість заміненних, відновлених та впроваджених дорожніх знаків, знаків маршрутного орієнтування та інформаційно-вказівних дорожніх знаків, од.	9 500	10 000

							кількість придбаних, встановлених інших ТЗРДР та на яких проведено ремонтні та планово-профілактичні роботи, од.	40 600	40 600	
					Бюджет м.Києва	Всього:	299 370,00	ефективності: середні видатки на проведення ремонтних робіт на одному світлофорному об'єкті, тис. грн	23,35	23,80
						2024 рік:	144 386,00	середні видатки на планово-профілактичні роботи на одному світлофорному об'єкті, тис. грн	43,00	45,00
						2025 рік:	154 984,00	середні видатки на планово-профілактичні роботи на одному дорожньому знаку, інформаційному табло, знаку індивідуального проектування та знаку маршрутного орієнтування, тис. грн	0,54	0,61
								середні видатки на заміну, відновлення та впровадження одного дорожнього знака, інформаційного табло, знаку індивідуального проектування та знаку маршрутного орієнтування, тис. грн	3,50	3,61
								середні видатки на придбання, встановлення, проведення ремонтних та планово-профілактичних робіт на одному іншому ТЗРДР, тис.грн	0,53	0,54
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості працюючих світлофорних об'єктів у порівнянні з минулим роком, %	100,00	100,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00	динаміка кількості заміненних, відновлених та впроваджених дорожніх знаків, знаків маршрутного орієнтування у порівнянні з минулим роком, %	100,00	105,30
2.2. Поліпшення стану дорожньої інфраструктури для безпечного пересування транспорту та пішоходів	2.2.1. Капітальний ремонт вулично-дорожньої мережі	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	2 230 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	950 000,00	1 280 000,00	
					2024 рік:	950 000,00				
					2025 рік:	1 280 000,00				
				Державний бюджет	Всього:	300 000,00	продукту: кількість відремонтованих об'єктів, од.	45	44	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	300 000,00				
				Бюджет м.Києва	Всього:	1 930 000,00	ефективності: середні видатки на ремонт одного об'єкта, тис. грн	21 111,11	29 090,91	
					2024 рік:	950 000,00				
					2025 рік:	980 000,00				
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості відремонтованих об'єктів в порівнянні з минулим роком, %	150,00	97,78	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	0,00				

	2.2.2. Поточний ремонт вулично-дорожньої мережі (без облаштування наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Магістраль», КП «Київавтошляхміст»	Разом	Всього:	1 290 500,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	630 500,00	660 000,00
					2024 рік:	630 500,00			
					2025 рік:	660 000,00			
				Державний бюджет	Всього:	200 000,00	продукту: площа шляхів, на яких проведено поточний ремонт, тис. кв. м	588,33	609,66
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	200 000,00			
				Бюджет м.Києва	Всього:	1 090 500,00	ефективності: середня вартість ремонту одного кв.м поточного ремонту вулично-дорожньої мережі в поточному році, грн	1071,67	1082,56
					2024 рік:	630 500,00			
					2025 рік:	460 000,00			
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка відремонтованої площі у порівнянні з минулим роком, %	100,00	103,63
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
	2.2.3. Утримання вулично-дорожньої мережі	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Магістраль», КП «Київавтошляхміст»	Разом	Всього:	3 834 151,92	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 901 000,90	1 933 151,02
					2024 рік:	1 901 000,90			
					2025 рік:	1 933 151,02			
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: загальна площа вулиць, мостів та шляхопроводів (доріг та тротуарів), тис. кв. м	27 767,50	27 767,50
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
				Бюджет м.Києва	Всього:	3 834 151,92	ефективності: середня вартість утримання одного кв.м загальної площі вулиць, мостів та шляхопроводів в поточному році, грн	68,46	69,62
					2024 рік:	1 901 000,90			
					2025 рік:	1 933 151,02			
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: співвідношення вулиць, мостів та шляхопроводів (доріг та тротуарів), що утримується до загальної площі, %	100,00	100,00
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			

		2.2.4. Придбання та встановлення дорожніх контролерів, комплектів відеодетекторів транспорту, шаф резервного живлення та пристроїв для забезпечення зв'язку	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	70 042,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	25 550,00	44 492,00					
						2024 рік:	25 550,00								
						2025 рік:	44 492,00								
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість придбаних та встановлених дорожніх контролерів, од.	22	22					
						2024 рік:	0,00				кількість придбаних та встановлених відеодетекторів транспорту, од.	75	110		
						2025 рік:	0,00				кількість придбаних та встановлених шаф резервного живлення, од.	32	60		
					Бюджет м.Києва	Всього:	70 042,00	ефективності: середні видатки на придбання та встановлення одного дорожнього контролера, тис. грн	350	421					
						2024 рік:	25 550,00								
						2025 рік:	44 492,00				середні видатки на придбання та встановлення одного комплекту відеодетектора транспорту, тис. грн	110,00	125,00		
					Інші джерела	Всього:	0,00	середні видатки на придбання та встановлення однієї шафи резервного живлення, тис. грн	300,00	358,00					
						2024 рік:	0,00								
						2025 рік:	0,00				якості: питома вага світлофорних об'єктів обладнаних відеодетекторами транспорту, %	16,30	30,20		
											0,00	питома вага світлофорних об'єктів обладнаних шафами резервного живлення, %	32,40	40,00	
							2.2.5. Утримання бази дислокації технічних засобів регулювання дорожнього руху	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	51 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	24 200,00	26 800,00
											2024 рік:	24 200,00			
2025 рік:	26 800,00														
Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість баз дислокації технічних засобів регулювання дорожнього руху, од.	1						1					
	2024 рік:	0,00													
	2025 рік:	0,00													
Бюджет м.Києва	Всього:	51 000,00	ефективності: середні видатки на утримання бази дислокації технічних засобів регулювання дорожнього руху, тис. грн	24 200,00						26 800,00					
	2024 рік:	24 200,00													
	2025 рік:	26 800,00													
Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості внесених відомостей про ТЗРДР до бази дислокації ТЗРДР у порівнянні з минулим роком, %	100,30						101,20					
	2024 рік:	0,00													
	2025 рік:	0,00													

		2.2.6. Розробка комплексних схем ОДР та інших проектних розробок з вдосконалення організації дорожнього руху	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього: 116 892,03 2024 рік: 56 892,03 2025 рік: 60 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	56 892,03	60 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість розроблених комплексних схем ОДР та інших проектних розробок, од.	221	222
					Бюджет м.Києва	Всього: 116 892,03 2024 рік: 56 892,03 2025 рік: 60 000,00	ефективності: середні видатки на одну розробку комплексної схеми ОДР та інших проектних розробок, тис. грн	257,43	270,27
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: динаміка кількості розроблених комплексних схем ОДР та інших проектних розробок в порівнянні з минулим роком, %	100,00	100,45
	2.3. Якісне оновлення матеріально-технічної бази для забезпечення утримання вулично-дорожньої мережі	2.3.1. Придбання спеціалізованої техніки, обладнання для виробничої діяльності та комп'ютерної техніки необхідної для організації дорожнього руху	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього: 13 792,50 2024 рік: 4 245,50 2025 рік: 9 547,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	4 245,50	9 547,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість придбаної спеціалізованої техніки, од. кількість придбаного обладнання виробничої діяльності, од. кількість придбаної комп'ютерної техніки, од.	1	2 2 10
					Бюджет м.Києва	Всього: 13 792,50 2024 рік: 4 245,50 2025 рік: 9 547,00	ефективності: середні видатки на придбання одиниці техніки, тис. грн середні видатки на придбання одиниці обладнання для виробничої діяльності, тис. грн середні видатки на придбання одиниці комп'ютерної техніки, тис. грн	4 245,50	4 100,00 273,50 80,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: динаміка кількості придбаної спеціалізованої техніки, обладнання для виробничої діяльності та комп'ютерної техніки в порівнянні з минулим роком, %	100,00	200,00
		2.3.2. Придбання комунальної техніки для утримання вулично-дорожньої мережі м.Києва	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 480 000,00 2024 рік: 180 000,00 2025 рік: 300 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	180 000,00	300 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість придбаної техніки, од.	50	80
					Бюджет м.Києва	Всього: 480 000,00 2024 рік: 180 000,00 2025 рік: 300 000,00	ефективності: середні видатки на придбання одиниці техніки, тис. грн	3 600,00	3 750,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: динаміка кількості придбаної комунальної техніки в порівнянні з минулим роком, %	113,00	160,00

		2.3.3 Придбання спеціальних автомобілів, техніки та обладнання для утримання мереж зовнішнього освітлення м.Києва	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київськвітло»	Разом	Всього:	40 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	20 000,00	20 000,00					
						2024 рік:	20 000,00								
						2025 рік:	20 000,00								
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість придбаної техніки, од.	8	8					
						2024 рік:	0,00								
						2025 рік:	0,00								
					Бюджет м.Києва	Всього:	40 000,00	ефективності: середні витрати на придбання одиниці техніки, тис. грн	2 500,00	2 500,00					
						2024 рік:	20 000,00								
						2025 рік:	20 000,00								
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень забезпеченості спецтехнікою та обладнанням, у % до запланованого	50,00	100,00					
						2024 рік:	0,00								
						2025 рік:	0,00								
		2.3.4. Забезпечення роботи габаритно-вагових комплексів та переміщення транспортних засобів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	17 599,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	8 799,50	8 799,50					
						2024 рік:	8 799,50								
						2025 рік:	8 799,50								
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість комплексів, які знаходяться в експлуатації та обслуговуванні, од.	4	4					
						2024 рік:	0,00								
						2025 рік:	0,00								
					Бюджет м.Києва	Всього:	17 599,00	ефективності: середні видатки на експлуатацію та обслуговування одного комплексу, тис. грн	700,00	700,00					
						2024 рік:	8 799,50								
						2025 рік:	8 799,50								
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості переміщених транспортних засобів в порівнянні з минулим роком, %	50,60	100,00					
						2024 рік:	0,00								
						2025 рік:	0,00								
							2.3.5. Капітальний ремонт будівель виробничої бази вул. Чистяківській, 19-А	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	40 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	15 000,00	25 000,00
											2024 рік:	15 000,00			
											2025 рік:	25 000,00			
										Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів капітального ремонту, од.	1	1
											2024 рік:	0,00			
											2025 рік:	0,00			
Бюджет м.Києва	Всього:	40 000,00	ефективності: середні видатки на проведення капітального ремонту, тис. грн	15 000,00						25 000,00					
	2024 рік:	15 000,00													
	2025 рік:	25 000,00													
Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкту, %	37,50						100,00					
	2024 рік:	0,00													
	2025 рік:	0,00													

		2.3.6. Будівництво II черги автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) з реконструкцією та розширенням будинку центрального пункту керування, вул. Б.Хмельницького, 54	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього: 1 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 1 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		1 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість об'єктів, од.		1
					Бюджет м.Києва	Всього: 1 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 1 000,00	ефективності: середні видатки на будівництво, тис. грн		1 000,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкту, %		38,60
	2.4. Модернізація та розширення мереж зовнішнього освітлення вулиць, магістралей, пішохідних переходів, тротуарів та прибудинкових територій	2.4.1. Будівництво та модернізація мереж зовнішнього освітлення прибудинкових територій в м.Києві	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київміськвітло»	Разом	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		10 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість побудованих світлоточок зовнішнього освітлення на прибудинкових територіях, од.		31
					Бюджет м.Києва	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	ефективності: середні витрати на будівництво однієї світлоточки прибудинкової території, тис. грн		144,52
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень побудованих світлоточок на прибудинкових територіях у поточному році до запланованих, %		100,00
							середні витрати на проєктні роботи, тис. грн		345,00
							рівень забезпеченості проєктною документацією, у % до запланованого		100,00
		2.4.2. Будівництво мережі зовнішнього освітлення вулиці Труханівської у Дніпровському та Деснянському районах міста Києва	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київміськвітло»	Разом	Всього: 21 076,28 2024 рік: 21 076,28 2025 рік: 0,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	21 076,28	
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість світлоточок, що будуть побудовані, од.	119	
					Бюджет м.Києва	Всього: 21 076,28 2024 рік: 21 076,28 2025 рік: 0,00	ефективності: середня вартість будівництва однієї світлоточки, тис. грн	177,11	
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень побудованих світлоточок у поточному році до запланованих, %	100,00	

		2.4.3. Капітальний ремонт мережі зовнішнього освітлення м.Києва із заміною ртутних та натрієвих світильників на світлодіодні світильники	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київміськвітло»	Разом	Всього: 1 128 923,72 2024 рік: 528 923,72 2025 рік: 600 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	528 923,72	600 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість світильників, що будуть замінені, шт.	8689	9258
					Бюджет м.Києва	Всього: 1 128 923,72 2024 рік: 528 923,72 2025 рік: 600 000,00	ефективності: середня вартість заміни одного світильника, тис. грн	60,87	64,81
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: динаміка кількості заміненних світильників в порівнянні з минулим роком, %	96,00	106,55
		2.4.4. Забезпечення функціонування мереж зовнішнього освітлення міста	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київміськвітло»	Разом	Всього: 1 210 440,00 2024 рік: 576 400,00 2025 рік: 634 040,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	576 400,00	634 040,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість світилопочок, які обслуговує підприємство, тис. од.	194,558	194,6577
					Бюджет м.Києва	Всього: 1 210 440,00 2024 рік: 576 400,00 2025 рік: 634 040,00	ефективності: середні витрати на утримання однієї світилопочки в рік, грн	2 962,61	3 257,20
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: динаміка кількості світилопочок, які обслуговує підприємство в порівнянні з минулим роком, %	100,00	100,06
	2.5. Збільшення частки каналізованих вузлів вулично-дорожньої мережі	2.5.1. Реконструкція об'єктів Київської дощової каналізації комунальної власності територіальної громади м.Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		10 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг реконструкції, км		5,40
					Бюджет м.Києва	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		1 851,85
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %		0,20
		2.5.2. Реконструкція дощової каналізації на проспекті Броварському від вул. Митрополита Андрія Шептицького (вул. Луначарського) до мосту Метро через Русанівську протоку в Дніпровському районі	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього: 30 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 30 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		30 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: обсяг реконструкції, км		0,24
					Бюджет м.Києва	Всього: 30 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 30 000,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		125 000,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %		16,34

Всього за розділом 2				Разом	Всього:	11 105 633,45					
					2024 рік:	5 189 319,93					
					2025 рік:	5 916 313,52					
				Державний бюджет	Всього:	500 000,00					
					2024 рік:	0,00					
					2025 рік:	500 000,00					
				Бюджет м.Києва	Всього:	10 605 633,45					
					2024 рік:	5 189 319,93					
					2025 рік:	5 416 313,52					
				Інші джерела	Всього:	0,00					
	2024 рік:	0,00									
	2025 рік:	0,00									
3. Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів, маломобільних груп населення і немоторизованих транспортних засобів	3.1. Створення безбар'єрного, комфортного та безпечного пішохідного простору, доступного для всіх категорій користувачів шляхом збільшення кількості регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів	3.1.1. Підвищення інституційної спроможності застосування гендерного підходу та організації безбар'єрного простору шляхом створення Міжвідомчої робочої групи з питань застосування гендерного підходу та організації безбар'єрного простору та навчання фахівців та фахівчинь щодо забезпечення доступності транспорту та безбар'єрності об'єктів транспортної інфраструктури	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури	Разом	Всього:	285,40	витрат: обсяг витрат, тис. грн	142,70	142,70	
						2024 рік:	142,70				
						2025 рік:	142,70				
						Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість проведених навчань, од.	2	2
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
						Бюджет м.Києва	Всього:	285,40	ефективності: середні видатки на проведення одного навчання, тис. грн	71,35	71,35
						2024 рік:	142,70				
						2025 рік:	142,70				
						Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень проведених навчань фахівців та фахівчинь, у % до запланованих	100,00	100,00
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
		3.1.2. Придбання та встановлення пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів та табло виклику пішохідне	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	4 595,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	2 215,00	2 380,00	
						2024 рік:	2 215,00				
						2025 рік:	2 380,00				
						Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість придбаних та встановлених пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, од.	150	150
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
						Бюджет м.Києва	Всього:	4 595,00	ефективності: середні видатки на придбання та встановлення одного пристрою звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, тис. грн	8,10	9,20
						2024 рік:	2 215,00				
						2025 рік:	2 380,00				

					2025 рік:	2 380,00	середні видатки на придбання та встановлення одного табло виклику пішохідне, тис. грн	20,00	20,00	
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: співвідношення світлофорів, обладнаних пристроями звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, у % до запланованого	100,00	100,00	
			2024 рік:		0,00					
					2025 рік:	0,00	співвідношення світлофорів, обладнаних табло виклику пішохідне, у % до запланованого	100,00	100,00	
		3.1.3. Влаштування безбар'єрного середовища (облаштування підходів до адміністративних будівель та наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Магістраль», КП «Київавтошляхміст»	Разом	Всього:	316 450,00	витрат: обсяг витратків, тис.грн	307 700,00	8 750,00
						2024 рік:	307 700,00			
						2025 рік:	8 750,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість облаштованих наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем, од.	220	250
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	316 450,00	ефективності: середні видатки на облаштованих наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем, тис. грн	1 398,64	35,00
						2024 рік:	307 700,00			
						2025 рік:	8 750,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості облаштованих наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем до загальної кількості наявних таких переходів, %	4,30	4,70
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
3.2. Розвиток та популяризація велосипедного руху	3.2.1. Будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Солом'янка – Центр» в м. Києві	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	35 884,00	витрат: обсяг витрат, тис. грн		35 884,00	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	35 884,00				
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість штучних споруд, од.		1	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	0,00				
				Бюджет м.Києва	Всього:	35 884,00	ефективності: середні видатки на будівництво однієї споруди, тис. грн.		35 884,00	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	35 884,00				
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %		12,00	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	0,00				

3.3. Пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту	3.3.1. Будівництво дільниці Сирецько-Печерської лінії метрополітену від станції «Сирець» на житловий масив Виноградар з електродепо у Подільському районі	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	1 490 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	640 000,00	850 000,00
					2024 рік:	640 000,00			
					2025 рік:	850 000,00			
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів (км лінії)	0,423	0,562
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
				Бюджет м.Києва	Всього:	1 490 000,00	ефективності: середні видатки на будівництво об'єкта (км лінії), тис. грн	1 513 750,70	1 513 750,70
					2024 рік:	640 000,00			
					2025 рік:	850 000,00			
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	7,43	15,02
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
	3.3.2. Будівництво станційного комплексу «Львівська Брама» з будівництвом входу	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	20 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		20 000,00
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	20 000,00			
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів (станцій), од.		1
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
				Бюджет м.Києва	Всього:	20 000,00	ефективності: середні видатки на будівництво об'єкта (станцій), тис. грн		1 153 075,80
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	20 000,00			
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %		1,73
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
	3.3.3. Будівництво дільниці Подільсько-Вигурівської лінії метрополітену в місті Києві від станції «Глибочицька» до станції «Райдужна» з відгалуженням у бік житлового масиву Вигурівщина-Тросщина	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	25 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	5 000,00	20 000,00
					2024 рік:	5 000,00			
					2025 рік:	20 000,00			
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів (км лінії)	0,002	0,01
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
				Бюджет м.Києва	Всього:	25 000,00	ефективності: середні видатки на будівництво об'єкта (км лінії), тис. грн	2 545 343,30	2 545 343,30
					2024 рік:	5 000,00			
					2025 рік:	20 000,00			
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	0,08	0,12
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
	3.3.4. Спорудження дільниці Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену від станції «Виставковий центр» до Одеської площі у Голосіївському районі (доведення до показників, затверджених проектом)	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	46 830,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		46 830,00
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	46 830,00			
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів, од.		1
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			
				Бюджет м.Києва	Всього:	46 830,00	ефективності: середні видатки на будівництво об'єкта, тис. грн		46 830,00
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	46 830,00			
				Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %		100,00
					2024 рік:	0,00			
					2025 рік:	0,00			

		3.3.5. Реконструкція трамвайної лінії від вул. Милославської до Дарницького залізничного вокзалу в Десянянському районі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrans»	Разом	Всього: 64 700,10 2024 рік: 0,00 2025 рік: 64 700,10	витрат: обсяг видатків, тис. грн		64 700,10
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість об'єктів реконструкції, од.		1
					Бюджет м.Києва	Всього: 64 700,10 2024 рік: 0,00 2025 рік: 64 700,10	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного об'єкта, тис. грн		64 700,10
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкту, %		19,96
		3.3.6. Комплексна реконструкція трамвайної лінії та зупинки «Контрактова Площа» в межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Верхній Вал, та підземного переходу на вул. Спаській у Подільському районі міста Києва	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrans»	Разом	Всього: 280 506,40 2024 рік: 10 000,00 2025 рік: 270 506,40	витрат: обсяг видатків, тис. грн	10 000,00	270 506,40
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість скорегованих проектно-кошторисних документаций, од. кількість об'єктів реконструкції, од.	1	1
					Бюджет м.Києва	Всього: 55 084,40 2024 рік: 10 000,00 2025 рік: 45084,40	ефективності: середні видатки на коригування проектно-кошторисної документаций, тис. грн середні видатки на реконструкцію одного об'єкта, тис. грн	10 000,00	270 506,40
					Інші джерела	Всього: 225 422,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 225 422,00	якості: рівень готовності проектно-кошторисної документаций, % рівень готовності об'єкту, %	100,00	100,00
		3.3.7. Реставрація з пристосуванням до умов сучасного використання споруди Київського фунікулера (Михайлівського механічного підйому) на вул. Петра Сагайдачного, 3 у Подільському районі міста Києва	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrans»	Разом	Всього: 355 942,80 2024 рік: 15 000,00 2025 рік: 340 942,80	витрат: обсяг видатків, тис. грн	15 000,00	340 942,80
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість скорегованих проектно-кошторисних документаций, од. кількість об'єктів реставрації з пристосуванням, од.	1	1
					Бюджет м.Києва	Всього: 355 942,80 2024 рік: 15 000,00 2025 рік: 340 942,80	ефективності: середні видатки на коригування проектно-кошторисної документаций, тис. грн середні видатки на реставрацію з пристосуванням одного об'єкта, тис. грн	15 000,00	340 942,80
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності проектно-кошторисної документаций, % рівень готовності об'єкту, %	100,00	100,00

		3.3.8. Реставрація з пристосуванням для сучасного використання станції «Вокзальна» Святошинсько-Броварської лінії Київського метрополітену та будівництво другого вестибюля у Солом'янському районі	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	11 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 000,0	10 000,00
						2024 рік:	1 000,00			
						2025 рік:	10 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів реставрації/будівництва, од.	1	1
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	11 000,00	ефективності: середні видатки на реставрацію/будівництво одного об'єкта, тис. грн	2 208 133,2	2 208 133,20
						2024 рік:	1 000,00			
						2025 рік:	10 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	0,14	0,59
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
		3.3.9. Реконструкція виходу №1 станції «Виставковий центр» Оболонсько-Теремківської лінії з будівництвом підземного переходу та примиканням його до підвulichного підземного переходу на просп. Академіка Глушкова в Голосіївському районі	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	10 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		10 000,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	10 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів реконструкції/будівництва, од.		1
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	10 000,00	ефективності: середні видатки на реконструкції/будівництва об'єкта, тис. грн		458 112,39
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	10 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %		2,44
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
		3.3.10. Реконструкція системи автоматичної пожежної сигналізації на об'єктах метрополітену з оснащенням системами протипожежного захисту ескалаторних комплексів станцій	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	35 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	15 000,00	20 000,00
						2024 рік:	15 000,00			
						2025 рік:	20 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість станцій, на яких буде здійснена реконструкція системи автоматичної пожежної сигналізації, од.	2	2
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	35 000,00	ефективності: середні видатки на виконання робіт з реконструкції однієї станції, тис. грн	7 500,00	10 000,00
						2024 рік:	15 000,00			
						2025 рік:	20 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: кількість об'єктів метрополітену, оснащених системою автоматичної пожежної сигналізації, %	43,75	62,50
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			

		3.3.11. Реконструкція станції «Нивки» Святошинсько-Броварської лінії метрополітену міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	10 000,00	витрат:	обсяг видатків, тис. грн		10 000,00
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	10 000,00				
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість об'єктів реконструкції, од.		1
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
					Бюджет м.Києва	Всього:	10 000,00	ефективності:	середні видатки на виконання робіт з реконструкції одного об'єкту, тис. грн		1 019 324,10
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	10 000,00				
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості:	рівень готовності об'єкта, %		0,001
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
		3.3.12. Реконструкція станції «Житомирська» Святошинсько-Броварської лінії метрополітену міста Києва в частині забезпечення доступності та безпеки маломобільних груп населення	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	278 614,00	витрат:	обсяг видатків, тис. грн	1 000,00	277 614,00
						2024 рік:	1 000,00				
						2025 рік:	277 614,00				
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість об'єктів реконструкції, од.	1	1
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
					Бюджет м.Києва	Всього:	278 614,00	ефективності:	середні видатки на реконструкцію об'єкта, тис. грн	389 000,00	389 000,00
						2024 рік:	1 000,00				
						2025 рік:	277 614,00				
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості:	рівень готовності об'єкта, %	0,32	71,69
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
		3.3.13. Реконструкція нежитлової будівлі, літ. «П» (розподільча підстанція РП-10) по вулиці Вінстона Черчилля (Червоноткацька), 1-А у Дніпровському районі міста Києва під суміщену тягловознижувальну підстанцію депо	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	16 310,10	витрат:	обсяг видатків, тис. грн	2 000,00	14 310,10
						2024 рік:	2 000,00				
						2025 рік:	14 310,10				
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість станцій (СТП-Д), од.	1	1
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
					Бюджет м.Києва	Всього:	16 310,10	ефективності:	середні видатки на виконання робіт, тис. грн	162 350,00	162 350,00
						2024 рік:	2 000,00				
						2025 рік:	14 310,10				
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості:	рівень готовності об'єкта, %	1,38	9,97
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
		3.3.14. Реконструкція нежитлової будівлі, літ. «А» головного виробничого корпусу на вулиці Вифлеємська, 30 у Дніпровському районі міста Києва	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	12 000,00	витрат:	обсяг видатків, тис. грн	2 000,00	10 000,00
						2024 рік:	2 000,00				
						2025 рік:	10 000,00				
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість об'єктів реконструкції, од.	1	1
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				
					Бюджет м.Києва	Всього:	12 000,00	ефективності:	середні видатки на виконання робіт з реконструкції об'єкту, тис. грн	800 000,00	800 000,00
						2024 рік:	2 000,00				
						2025 рік:	10 000,00				
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості:	рівень готовності об'єкта, %	0,25	1,50
						2024 рік:	0,00				
						2025 рік:	0,00				

		3.3.15. Капітальний ремонт об'єктів метрополітену	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього: 250 000,00 2024 рік: 100 000,00 2025 рік: 150 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	100 000,00	150 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість об'єктів на яких здійснено капітальний ремонт, од.	3	4
					Бюджет м.Києва	Всього: 250 000,00 2024 рік: 100 000,00 2025 рік: 150 000,00	ефективності: середні видатки на виконання капітального ремонту на одному об'єкті, тис. грн	33 333,33	37 500,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: динаміка кількості об'єктів, на яких здійснено капітальний ремонт, в порівнянні з минулим роком, %	100,00	133,33
	3.4 Пріоритетний розвиток системи швидкісного тролейбусного/автобусного сполучення	3.4.1. Будівництво тролейбусної лінії на вул. Старонавдницькій у Печерському районі м. Києва	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього: 65 000,00 2024 рік: 15 000,00 2025 рік: 50 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	15 000,00	50 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість скорегованих проектно-кошторисних документацій, од. кількість об'єктів реконструкції, од.	1	1
					Бюджет м.Києва	Всього: 65 000,00 2024 рік: 15 000,00 2025 рік: 50 000,00	ефективності: середні видатки на коригування проектно-кошторисної документації, тис. грн середні видатки на реконструкцію одного об'єкта, тис. грн	15 000,00	50 000,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності проектно-кошторисної документації, % рівень готовності об'єкту, %	100,00	55,10
		3.4.2. Будівництво тролейбусної лінії Бровари-Київ	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього: 25 000,00 2024 рік: 10 000,00 2025 рік: 15 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	10 000,00	15 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість об'єктів будівництва, од.	1	1
					Бюджет м.Києва	Всього: 25 000,00 2024 рік: 10 000,00 2025 рік: 15 000,00	ефективності: середні витрати на проектування/будівництво одного об'єкта, тис. грн	10 000,00	15 000,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	1,00	2,50

		3.4.3. Будівництво тролейбусної лінії Гостомель-Ірпінь-Буча	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього:	25 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	10 000,00	15 000,00
						2024 рік:	10 000,00			
						2025 рік:	15 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів будівництва, од.	1	1
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	25 000,00	ефективності: середні витрати на проектування/будівництво одного об'єкта, тис. грн	10 000,00	15 000,00
						2024 рік:	10 000,00			
						2025 рік:	15 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	1,00	2,50
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
3.5. Якісне оновлення рухомого складу громадського транспорту	3.5.1. Придбання автобусів	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього:	989 838,50	витрат: обсяг видатків, тис. грн	989 838,50		
					2024 рік:	989 838,50				
					2025 рік:	0,00				
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість автобусів, що планується придбати, од.	85		
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	0,00				
				Бюджет м.Києва	Всього:	164 973,10	ефективності: середні витрати на придбання однієї одиниці автобусів, тис. грн	11 645,16		
					2024 рік:	164 973,10				
					2025 рік:	0,00				
				Інші джерела	Всього:	824 865,40	якості: рівень оновлення автобусів до потреби в поточному році, %	85,00		
					2024 рік:	824 865,40				
					2025 рік:	0,00				
	3.5.2. Придбання трамвайних вагонів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього:	3 097 077,60	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 094 322,90	2 002 754,70	
					2024 рік:	1 094 322,90				
					2025 рік:	2 002 754,70				
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість трамвайних вагонів, що планується придбати, од.	12	30	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	0,00				
				Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на придбання одного трамвайного вагону, тис. грн	91 193,58	66 758,49	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	0,00				
				Інші джерела	Всього:	3 097 077,60	якості: рівень оновлення трамвайних вагонів до потреби в поточному році, %	34,29	85,71	
					2024 рік:	1 094 322,90				
					2025 рік:	2 002 754,70				
	3.5.3. Придбання тролейбусів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього:	2 770 364,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 642 120,70	1 128 243,30	
					2024 рік:	1 642 120,70				
					2025 рік:	1 128 243,30				
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість тролейбусів, що планується придбати, од.	34	40	
					2024 рік:	0,00				
					2025 рік:	0,00				
				Бюджет м.Києва	Всього:	469 237,40	ефективності: середні видатки на придбання одного тролейбусу, тис. грн	48 297,67	28 206,08	
					2024 рік:	203 768,40				
					2025 рік:	265 469,00				
				Інші джерела	Всього:	2 301 126,60	якості: рівень оновлення тролейбусів до потреби в поточному році, %	42,50	50,00	
					2024 рік:	1 438 352,30				
					2025 рік:	862 774,30				

		3.5.4. Придбання кабін фунікулеру	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього:	486 753,90	витрат: обсяг видатків, тис. грн	131 934,10	354 819,80
						2024 рік:	131 934,10			
						2025 рік:	354 819,80			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість кабін фунікулеру, що планується придбати, од.	2	2
		2024 рік:	0,00							
		2025 рік:	0,00							
		Бюджет м.Києва	Всього:	178 373,30	ефективності: середні видатки на придбання однієї kabini фунікулеру, тис. грн	65 967,05	177 409,90			
			2024 рік:	31 043,30						
			2025 рік:	147 330,00						
		Інші джерела	Всього:	308 380,60	якості: рівень виконання заходу з оновлення кабін фунікулера, %	27,10	100,00			
			2024 рік:	100 890,80						
			2025 рік:	207 489,80						
		3.5.5. Придбання рухомого складу метрополітену	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	4 168 164,50	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 939 860,60	2 228 303,90
						2024 рік:	1 939 860,60			
						2025 рік:	2 228 303,90			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість нових вагонів метрополітену, що планується придбати, од.	14	34
		2024 рік:	0,00							
		2025 рік:	0,00							
		Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на придбання одного вагона, тис. грн	138 561,47	65 538,35			
			2024 рік:	0,00						
			2025 рік:	0,00						
		Інші джерела	Всього:	4 168 164,50	якості: динаміка кількості придбаних вагонів до потреби, %	8,20	20,00			
			2024 рік:	1 939 860,60						
			2025 рік:	2 228 303,90						
		3.5.6. Модернізація рухомого складу метрополітену	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	3 071 901,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	545 066,00	2 526 835,00
						2024 рік:	545 066,00			
						2025 рік:	2 526 835,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість модернізованих вагонів, що планується придбати, од.	10	50
		2024 рік:	0,00							
		2025 рік:	0,00							
		Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на модернізацію одного вагона, тис. грн	54 506,60	50 536,70			
			2024 рік:	0,00						
			2025 рік:	0,00						
		Інші джерела	Всього:	3 071 901,00	якості: рівень виконання заходу з модернізації вагонів метрополітену до потреби, %	4,50	27,30			
			2024 рік:	545 066,00						
			2025 рік:	2 526 835,00						
		3.5.7. Здійснення заходів, пов'язаних з погашенням зобов'язань за кредитною угодою, укладеної між СБРР та КП «Київський метрополітен»	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	117 020,70	витрат: обсяг витрат для забезпечення погашення зобов'язань за Кредитною угодою, тис. грн	117 020,70	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	117 020,70			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість перерахувань на рік, од.	2	
		2024 рік:	0,00							
		2025 рік:	0,00							
		Бюджет м.Києва	Всього:	117 020,70	ефективності: сума витрат на одне перерахування, тис. грн	58 510,35				
			2024 рік:	0,00						
			2025 рік:	117 020,70						
		Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень виконання зобов'язань за Кредитною угодою у поточному році, %	100,00				
			2024 рік:	0,00						
			2025 рік:	0,00						

		3.5.8. Здійснення заходів, пов'язаних з погашенням зобов'язань за Кредитною угодою, укладеною між ЄІБ та КП «Київпаstrans»	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrans»	Разом	Всього: 116 386,00 2024 рік: 39 034,00 2025 рік: 77 352,00	витрат: обсяг витрат для забезпечення погашення зобов'язань за Кредитною угодою, тис. грн	39 034,00	77 352,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість перерахувань на рік, од.	2	2
					Бюджет м.Києва	Всього: 116 386,00 2024 рік: 39 034,00 2025 рік: 77 352,00	ефективності: сума витрат на одне перерахування, тис. грн	19 517,00	38 676,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень виконання зобов'язань за Кредитною угодою у поточному році, %	100,00	100,00
Всього за розділом 3					Разом	Всього: 18 195 624,00 2024 рік: 7 518 234,50 2025 рік: 10 677 389,50			
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього: 4 198 686,30 2024 рік: 1 574 876,50 2025 рік: 2 623 809,80			
					Інші джерела	Всього: 13 996 937,70 2024 рік: 5 943 358,00 2025 рік: 8 053 579,70			
4. Підвищення ефективності управління транспортною системою міста	4.1. Покращення та модернізація існуючого авіаційного господарства	4.1.1. Реконструкція аеродрому Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) на проспекті Повітрофлотському, 79 у Солом'янському районі	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП МА «Київ» (Жуляни)	Разом	Всього: 305 737,71 2024 рік: 205 737,71 2025 рік: 100 000,00	витрат: обсяг витрат, тис. грн	205 737,71	100 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: площа реконструкції, кв.м	21140	10277
					Бюджет м.Києва	Всього: 305 737,71 2024 рік: 205 737,71 2025 рік: 100 000,00	ефективності: середні видатки на один кв.м реконструкції аеродрому, тис. грн	9,73	9,73
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності реконструкції об'єкту, %	3,52	5,23
		4.1.2. Оновлення парку спецавтотранспорту	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП МА «Київ» (Жуляни)	Разом	Всього: 25 000,00 2024 рік: 10 000,00 2025 рік: 15 000,00	витрат: обсяг витрат, тис. грн	10 000,00	15 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість придбаної спецтехніки, од.	2	3
					Бюджет м.Києва	Всього: 25 000,00 2024 рік: 10 000,00 2025 рік: 15 000,00	ефективності: середні видатки на придбання одиниці спецтехніки, тис. грн	5 000,00	5 000,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: динаміка оновлення парку спецавтотранспорту, у % до запланованого	100,00	150,00

		4.1.3. Забезпечення функціонального стану КП МА «Київ» (Жуляни)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП МА «Київ» (Жуляни)	Разом	Всього: 27 500,00 2024 рік: 13 500,00 2025 рік: 14 000,00	витрат: обсяг витрат, тис. грн	13 500,00	14 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: площа території, що потребує обслуговування, кв.м	2 558 519,1	2 558 519,1
					Бюджет м.Києва	Всього: 27 500,00 2024 рік: 13 500,00 2025 рік: 14 000,00	ефективності: середні витрати на один кв.м території, що обслуговується, грн	5,28	5,47
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: питома вага площі території, що обслуговується до загальної площі аеродромного комплексу, %	97,90	97,90
Всього за розділом 4					Разом	Всього: 358 237,71 2024 рік: 229 237,71 2025 рік: 129 000,00			
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього: 358 237,71 2024 рік: 229 237,71 2025 рік: 129 000,00			
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00			
5. Забезпечення цивільного захисту населення	5.1. Підвищення ефективності превентивних заходів у сфері цивільного захисту	5.1.1. Будівництво виокремлених об'єктів цивільного захисту Оболонсько - Теремківської лінії	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		10 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість об'єктів, од.		1,00
					Бюджет м.Києва	Всього: 10 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 10 000,00	ефективності: середні видатки на будівництво об'єкта (об'єкт ЦЗ), тис. грн		1 520 000,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкту, %		0,66
		5.1.2. Будівництво виокремлених об'єктів цивільного захисту Сирецько- Печерської лінії	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом	Всього: 20 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 20 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		20 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість об'єктів, од.		1,00
					Бюджет м.Києва	Всього: 20 000,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 20 000,00	ефективності: середні видатки на будівництво об'єкта, тис. грн		3 334 800,00
					Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	якості: рівень готовності об'єкту, %		0,60

Всього за розділом 5	Разом	Всього:	30 000,00
		2024 рік:	0,00
		2025 рік:	30 000,00
	Державний бюджет	Всього:	0,00
		2024 рік:	0,00
		2025 рік:	0,00
	Бюджет м.Києва	Всього:	30 000,00
		2024 рік:	0,00
		2025 рік:	30 000,00
	Інші джерела	Всього:	0,00
		2024 рік:	0,00
		2025 рік:	0,00
ВСЬОГО по МЦІ	Разом	Всього	34 783 627,56
		2024 рік	14 953 853,04
		2025 рік	19 829 774,52
	Державний бюджет	Всього	800 000,00
		2024 рік	0,00
		2025 рік	800 000,00
	Бюджет м.Києва	Всього	19 880 878,86
		2024 рік	8 960 547,04
		2025 рік	10 920 331,82
	Інші джерела	Всього	14 102 748,70
		2024 рік	5 993 306,00
		2025 рік	8 109 442,70

Київський міський голова

Віталій КЛИЧКО

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки»

1. Опис проблем, для вирішення яких підготовлено проєкт рішення, обґрунтування відповідності та достатності передбачених у проєкті рішення механізмів і способів вирішення існуючих проблем, а також актуальності цих проблем для територіальної громади міста Києва

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) на виконання розпорядження Київського міського голови В. Кличка від 10 квітня 2023 року № 287 «Про підготовку проєкту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки» (далі – Програма) розробив проєкт зазначеної Програми.

Департаментом економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) та Департаментом фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надано позитивні висновки про погодження проєкту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки.

Відповідно до розпорядження начальника Київської міської військової адміністрації від 09 листопад 2023 року № 907 «Про схвалення проєктів міських цільових програм міста Києва» схвалено проєкт Програми.

Програма спрямована на вирішення питань, серед яких:

1. Відсутність Плану сталої міської мобільності.
2. Невідповідність сучасним європейським вимогам інфраструктури вулиць та автомобільних доріг.
3. Низький рівень впровадження та практичного застосування новітніх технологій, автоматизованих засобів контролю, регулювання дорожнього руху.
4. Недосконалість системи впорядкування паркувального простору.
5. Низький рівень безпеки дорожнього руху.
6. Невідповідність існуючого освітлення сучасним вимогам та нормативам енергозбереження.
7. Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.
8. Відсутність єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури.
9. Недостатній рівень розвитку громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції.
10. Негативний вплив автомобільного транспорту на довкілля.
11. Необхідність утримання в належному стані та модернізації транспортних об'єктів критичної інфраструктури.
12. Необхідність забезпечення цивільного захисту населення.

Базуючись на аналізі поточного стану транспортної інфраструктури міста в реаліях воєнного часу, дотримуючись успішних європейських практик, з урахуванням інтересів всіх цільових груп населення: чоловіків та жінок, дітей, молоді, громадян, які потребують соціального захисту, осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп було виокремлено і запропоновано наступні шляхи подолання проблем, а саме:

- розробка та прийняття плану сталої міської мобільності;
- розвиток та вдосконалення вулично-шляхової мережі;
- інформатизації транспортної системи;
- вдосконалення системи паркувального простору;
- підвищення безпеки дорожнього руху;
- підвищення енергоефективності;
- підвищення рівня безбар'єрності транспортної інфраструктури;
- розвиток та популяризація велосипедного руху шляхом створення єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури задля комфортного пересування громадян;
- розвиток громадського транспорту, зокрема пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту, тролейбусного/автобусного сполучення;
- забезпечення якісної транспортної пропозиції;
- зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на довкілля, зокрема шляхом якісного оновлення рухомого складу громадського транспорту;
- утримання в належному стані та модернізація транспортних об'єктів критичної інфраструктури;
- підвищення ефективності превентивних заходів у сфері цивільного захисту.

2. Правове обґрунтування необхідності прийняття рішення (з посиланням на конкретні положення нормативно-правових актів, на підставі й на виконання яких підготовлено проєкт рішення)

Даний проєкт рішення Київської міської ради підготовлено відповідно до законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт» рішень Київської міської ради від 29 жовтня 2009 року № 520/2589 «Про Порядок розроблення, затвердження та виконання міських цільових програм у місті Києві», від 15 грудня 2011 року № 824/7060 «Про затвердження Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року».

3. Опис цілей і завдань, основних положень проєкту рішення, а також очікуваних соціально-економічних, правових та інших наслідків для територіальної громади міста Києва від прийняття запропонованого проєкту рішення

Проєкт рішення підготовлено з метою впровадження сучасної транспортної політики на засадах сталої міської мобільності для безпечного, якісного та комфортного пересування мешканців і гостей м. Києва, пріоритетами якої є сталий розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і

немоторизованих транспортних засобів, підвищення ефективності управління транспортною системою міста з урахуванням потреб територіальної громади та сучасних європейських практик.

Контроль за виконанням цього рішення покладається на постійну комісію Київської міської ради з питань транспорту, зв'язку та реклами та на постійну комісію Київської міської ради з питань бюджету, соціально-економічного розвитку та інвестиційної діяльності.

4. Фінансово-економічне обґрунтування та пропозиції щодо джерел покриття цих витрат

Ресурсе забезпечення реалізації Програми здійснюватиметься з бюджету міста Києва та інших джерел.

Обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми	Всього	у тому числі за роками	
		2024 рік	2025 рік
Всього, у тому числі за джерелами:	34 783 627,56	14 953 853,04	19 829 774,52
державний бюджет	800 000,00	0,00	800 000,00
бюджет міста Києва	19 880 878,86	8 960 547,04	10 920 331,82
інші джерела	14 102 748,70	5 993 306,00	8 109 442,70

5. Інформація про те, чи стосується проєкт рішення прав і соціальної захищеності осіб з інвалідністю та який вплив він матиме на життєдіяльність цієї категорії

Проєктом рішення передбачається реалізація заходів, які спрямовані на забезпечення безбар'єрності. Програмою передбачено улаштування засобів безперешкодного доступу осіб із інвалідністю та інших маломобільних груп населення до об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури або їх розумного пристосування. Таким чином проєкт рішення стосується прав і соціальної захищеності осіб з інвалідністю.

6. Прізвище або назва суб'єкта подання, прізвище, посада, контактні дані доповідача проєкту рішення на пленарному засіданні та особи, відповідальної за супроводження проєкту рішення.

Суб'єктом подання проєкту рішення є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Доповідачем на пленарному засіданні Київської міської ради та особою, відповідальною за супроводження проєкту рішення є директор Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) Кандибор Руслан Васильович (тел. 366 63 09).

7. Інформація про те, чи містить проєкт рішення інформацію з обмеженим доступом.

Проект рішення не містить інформації з обмеженим доступом у розумінні статті 6 Закону України «Про доступ до публічної інформації».

Директор Департаменту транспортної
інфраструктури міста Києва



Руслан КАНДИБОР



УКРАЇНА

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

вул. Леонтовича, 6, м. Київ, 01030 тел. (044) 366 63 05, (044) 366 63 43
Контактний центр міста Києва (044) 15 51 E-mail: transport@kyivcity.gov.ua
Код ЄДРПОУ 37405284

08/38861
в.г 05.12.2023

Голові постійної комісії Київської
міської ради з питань транспорту,
зв'язку та реклами
Олексію ОКОПНОМУ

Шановний Олексію Юрійовичу!

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) направляє пропозиції змін до проекту рішення Київської міської ради від 23.11.2023 № 08/231-1465/ПР «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки» (далі – проект Програми).

Просимо Вас розглянути та врахувати пропозиції на найближчому засіданні постійної комісії.

Додаток 1: Пропозиції змін до переліку завдань і заходів Програми на 10 арк.
в 1 прим.

Додаток 2: Порівняльна таблиця до проекту Програми на 9 арк в 1 прим.

З повагою

Директор

Руслан КАНДИБОР

Сергій Москаленко 366 63 33
Лідія Герасименко 366 63 21



ДОКУМЕНТ ІТС ЄІПК СЕД АСКОД (ПІДПИСАНО КВАЛІФІКОВАНИМ
ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Сертифікат [382367105294AF970400000046321300CF296501](#)
Підписувач [Кандибор Руслан Васильович](#)
Дійсний з [31.08.2023 17:31:23](#) по [31.08.2024 17:31:23](#)

Департамент транспортної
інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023

Пропозиції до проекту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки (далі – проект Програми):

1. Підрозділ «Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення» розділу II «Визначення проблем, на розв'язання яких спрямована програма» викласти в такій редакції:

«Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Проблема безбар'єрності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення набувала обертів з року в рік, а з початком війни стала ще більш актуальною, оскільки тисячі українців та українок отримали травми внаслідок бойових дій, і зараз вчаться жити в незвичній для себе реальності.

Одним із найважливіших елементів інклюзивного та доступного середовища є громадський транспорт, що повинен відповідати вимогам безбар'єрності, безпечності та зручності для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Доступність громадського транспорту – це комплексне питання, що охоплює такі вимоги як наявність інклюзивного з елементами доступності транспорту, доступність зупинок громадського транспорту та засобів отримання інформації в тому числі інформаційних електронних сервісів, наявність кваліфікованого персоналу, який забезпечує пасажирські перевезення, а також дотримання правил дорожнього руху.

На сьогоднішній день в столиці недостатня кількість одиниць громадського транспорту із низькою підлогою – 51,9% (здіяні у перевезенні пасажирів лише 981 од.); зовнішніми та внутрішніми звуковими інформаторами номера і оголошення зупинок маршруту; засобами візуалізації в салоні (інформаційна стрічка) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та невідповідність висоти посадкових майданчиків рівню підлоги громадського транспортного засобу.

В транспортну інфраструктуру інтегровано засоби підвищення мобільності різних груп населення (зокрема маломобільних), серед яких:

- 34 надземні пішохідні переходи, з яких 9 обладнані ліфтами;
- 228 підземних пішохідних переходів, з яких 1 обладнаний підйомником, а 1 – ліфтом.

Також при виході на платформі станції швидкісного трамваю «Індустріальна» встановлені два підйомники для маломобільних груп населення.

352 станцій Київського метрополітану на:
документі електронного підпису (електронний підпис)
ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Сертифікат [382367105294AF970400000046321300CF296501](#)
Підписувач [Кандибор Руслан Васильович](#)
Дійсний з [31.08.2023 17:31:23](#) по [31.08.2024 17:31:23](#)

Департамент транспортної
інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023



- 10 станціях встановлено 38 ліфтів, на яких розміщено відповідні наліпки та піктограми для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 14 станціях улаштовано смути з тактильної плитки;
- 8 станціях на сходових маршах встановлено 17 спеціальних підйомників.

Крім того, на всіх входах до вестибюлів станцій та суміжних з вестибюлями підземних пішохідних переходів встановлено звукові орієнтири.

Тому вкрай необхідним залишається питання проведення капітального ремонту станцій метрополітену в частині забезпечення вільного доступу маломобільних груп населення, що дозволить покращити культуру обслуговування пасажирів, забезпечити доступність станцій для маломобільних груп населення, створити безбар'єрне середовище, забезпечити ефективну роботу транспортної інфраструктури, що знаходиться в комунальній власності територіальної громади м. Києва.

Кількість тактильних систем для людей з порушеннями зору не є достатньою для безпечного пересування, а також залишаються проблемними питання щодо попереджувальної, направляючої та інформаційної тактильної навігації від виходів зі станцій метрополітену до зупинок громадського транспорту для даної категорії людей.

Вживаються заходи щодо вирішення питання дублювання підземних пішохідних переходів наземними або надземними переходами, зокрема розглядаються альтернативні варіанти його врегулювання, а саме облаштування розумним пристосуванням (підйомниками, ліфтами) підземних пішохідних переходів, у разі неможливості їх дублювання.

Потребує також врегулювання питання встановлення пристроїв звукового оповіщення на пішохідних світлофорних об'єктах та забезпечення належної доступності зупинок громадського транспорту з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, зокрема щодо приведення висоти посадкових майданчиків у відповідність до висоти транспортного засобу, облаштування тактильних систем, встановлення засобів звукового оповіщення для осіб з порушеннями зору про найменування зупинки та номерів маршрутів, що здійснюють зупинку.

Крім того, для безпечного пресування людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення потребують усунення перешкоди, на шляху їх руху, зокрема напівсфер та протипаркувальних стовпчиків.

У зв'язку з чим виконання заходів визначених Програмою передбачає дотримання прав людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення в частині доступності та безперешкодного доступу.».

2. У підрозділі «Недостатній рівень розвитку громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції» розділу II «Визначення проблем, на



Здійснено електронним підписом (електронним підписом)

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501
 Підписувач Кандибор Руслан Васильович
 Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Департамент транспортної інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023

абзац третій після слова «інклюзивності» доповнити знаком та словом «, доступності»;

абзац десятий після слів «людей з інвалідністю» доповнити словами «та інших маломобільних груп населення»;

абзац дванадцятий після слів «облаштувати контактну мережу» доповнити знаком та словами «, в тому числі з урахуванням розташування зупинок на тролейбусному маршруті в безпосередній близькості до об'єктів соціальної інфраструктури (ЦНАП, органи соціального захисту населення, медичні, реабілітаційні заклади тощо) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення».

3. У розділі IV «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»:

абзац п'ятнадцятий викласти в такій редакції:

«Підвищення рівня безбар'єрності транспортної інфраструктури є одним із шляхів безпечного пересування пішоходів, в тому людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Програма спрямована на створення безбар'єрного, комфортного та безпечного простору для всіх груп населення, шляхом облаштування наземних пішохідних переходів та підходів до адміністративних будівель заниженим бортовим каменем, тактильною навігацією, встановленням пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, які враховують потреби людей з порушенням слуху, зору та мовлення, забезпечення доступності станій метрополітену, придбання інклюзивного та доступного транспорту.»;

після абзацу шістнадцятого доповнити новими абзацами такого змісту:

«З метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху та забезпечення належного розвитку веломережі у столиці з урахуванням вимог Концепції розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві, затвердженої рішенням Київської міської ради від 08.02.2018 № 7/4071, наразі фахівцями профільного комунального підприємства КП «Центр організації дорожнього руху» вже розроблено відповідні схеми організації дорожнього руху з урахуванням облаштування близько 60 км велоінфраструктури. Вказані схеми планується реалізувати у продовж 2024-2025 років в рамках поточних ремонтів та утримання вулиць і доріг міста шляхом нанесення відповідної дорожньої розмітки, а також впровадження оновлених технічних засобів регулювання дорожнім рухом, силами профільних комунальних підприємств дорожньо-транспортного комплексу, підзвітних Департаменту транспортної інфраструктури.»

Необхідно зауважити, що впровадження веломережі в рамках виконання поточного ремонту та утримання вулично-дорожньої мережі м. Києва дозволяє

підвищити безпеку та зручність руху у короткоперіодичному періоді (електронним підписом)

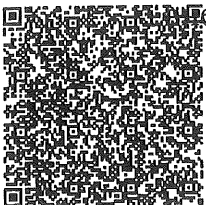
Сертифікат [382367105294AF970400000046321300CF296501](#)

Підписувач [Кандибор Руслан Васильович](#)

Дійсний з [31.08.2023 17:31:23](#) по [31.08.2024 17:31:23](#)



053-13815 від 05.12.2023



без зайвих капітальних видатків та отримати позитивний ефект в частині задоволення потреб усіх учасників дорожнього руху.»;

абзац тридцятий після цифр та слова «74 одиниці» доповнити словами та цифрами «та 25 вагонів метрополітену»;

абзац тридцять другий після цифр та слова «42 одиниці» доповнити знаком, словами та цифрами «, придбання вагонів метрополітену до 50 одиниць».

4. Пропозицій до додатку до проєкту Програми додаються на 6 арк.

Директор Департаменту транспортної
інфраструктури

Руслан КАНДИБОР



ДОКУМЕНТ ІТС ЄІПК СЕД АСКОД (ПІДПИСАНО КВАЛІФІКОВАНИМ
ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501

Підписувач Кандибор Руслан Васильович

Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Департамент транспортної
інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023

Пропозиції змін до
Переліку завдань і заходів Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки

Оперативна ціль Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року	Завдання програми	Заходи програми	Строки виконання заходу	Виконавці заходу	Джерела фінансування	Обсяги фінансування (тис. грн)	Очікуваний результат (результативні показники)							
							Назва показника	2024 рік	2025 рік					
Доповнити новими заходами:														
За результатами обговорення														
2. Підвищення безпеки дорожнього руху	2.2. Поліпшення стану дорожньої інфраструктури для безпечного пересування транспорту та пішоходів	2.2.7. Облаштування зупинок маршрутних транспортних засобів додатковими елементами безпеки та інклюзивності	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	173 600,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	84 000,00	89 600,00				
						2024 рік:	84 000,00							
						2025 рік:	89 600,00							
						Державний бюджет	Всього:				0,00	продукту: кількість облаштованих зупинок маршрутних транспортних засобів, од.	56	56
							2024 рік:				0,00			
							2025 рік:				0,00			
						Бюджет м.Києва	Всього:				173 600,00	ефективності: середні видатки на будівництво одного світлофорного об'єкта, тис. грн	1 500,00	1 600,00
							2024 рік:				84 000,00			
							2025 рік:				89 600,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості облаштованих зупинок маршрутних транспортних засобів в порівнянні з минулим роком, %	100,00	100,00				
						2024 рік:	0,00							
						2025 рік:	0,00							
3. Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів, маломобільних груп населення і немоторизованих транспортних засобів	3.2. Розвиток та популяризація велосипедного руху	3.2.2. Реалізація велосмуг на вулично- шляховій мережі (в межах комплексних схем ОДР).	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Магістраль», КП «Київавтошляхміст»	Разом	Всього:	152 167,00	витрат: обсяг видатків, тис.грн	69 481,00	82 686,00				
						2024 рік:	69 481,00							
						2025 рік:	82 686,00							
						Державний бюджет	Всього:				0,00	продукту: протяжність веломережі, км.	35	27,7
							2024 рік:				0,00			
							2025 рік:				0,00			
						Бюджет м.Києва	Всього:				152 167,00	ефективності: середні видатки на впровадження одного км велосмути в комплексній схемі ОДР, тис. грн	1 985,17	2 985,05
							2024 рік:				69 481,00			
							2025 рік:				82 686,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка протяжності веломережі впровадженої в комплексних схемах ОДР в порівнянні з попереднім роком, %	265	79				
						2024 рік:	0,00							
						2025 рік:	0,00							

Висласти в новій редакції:

1. Змінити виконавців заходів за результатами обговорення

І. Впровадження принципів сталої міської мобільності	1.4. Вдосконалення системи та порядку паркування	1.4.1. Створення перехоплюючих паркінгів біля ключових пересадочних вузлів громадського транспорту (PARK&RIDE)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом			витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 588,00	1 588,00
					Всього:	3 176,00	2024 рік:			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість перехоплюючих паркінгів, од.	2	2
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на обладнання для облаштування одного перехоплюючого паркінгу, тис. грн	794,00	794,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Інші джерела	Всього:	3 176,00	якості: співвідношення облаштованих майданчиків до потреби, %	50,00	64,00
						2024 рік:	1 588,00			
						2025 рік:	1 588,00			
		1.4.2. Облаштування паркувальних майданчиків заїзними кишенями	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	102 635,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	48 360,00	54 275,00
						2024 рік:	48 360,00			
						2025 рік:	54 275,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість облаштованих машино місць на паркувальних майданчиках із заїзними кишенями, од.	744	835
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на облаштування одного машино місця на паркувальних майданчиках із заїзними кишенями, тис. грн	65,00	65,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Інші джерела	Всього:	102 635,00	якості: співвідношення облаштованих машино місць до нормативної потреби, %	47,00	100,00
						2024 рік:	48 360,00			
						2025 рік:	54 275,00			

2. Змінити строки та обсяги видатків на виконання заходів за результатами обговорення										
2. Підвищення безпеки дорожнього руху	2.1. Збільшення частини регульованих та інженерно-обладнаних пішохідних переходів	2.1.1. Будівництво надземного пішохідного переходу через дорогу Т-10-27 Київське півкільце біля будинку №2 по вулиці Лятошинського у Голосіївському районі міста Києва	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	26 100,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	3 100,00	23 000,00
						2024 рік:	3 100,00			
						2025 рік:	23 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість розроблених проєктів, од.	1	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	26 100,00	ефективності: середні видатки на розробку однієї проєктно-кошторисної документації, тис. грн	3 100,00	
						2024 рік:	3 100,00			
						2025 рік:	23 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності проєкту, %	100	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
3. Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів, маломобільних груп населення і немоторизованих транспортних засобів	3.1. Створення безбар'єрного, комфортного та безпечного пішохідного простору, доступного для всіх категорій користувачів шляхом збільшення кількості регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів	3.1.3. Влаштування безбар'єрного середовища (облаштування підходів до адміністративних будівель та наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Магістраль», КП «Київавтошляхміст»	Разом	Всього:	516 450,00	витрат: обсяг видатків, тис.грн	307 700,00	208 750,00
						2024 рік:	307 700,00			
						2025 рік:	208 750,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість облаштованих наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем, од.	220	250
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	516 450,00	ефективності: середні видатки на облаштованих наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем, тис. грн	35,00	35,00
						2024 рік:	307 700,00			
						2025 рік:	208 750,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості облаштованих наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем до загальної кількості наявних таких переходів, %	4,30	4,70
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			

	3.2. Розвиток та популяризація велосипедного руху	3.2.1. Будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Солом'янка – Центр» в м. Києві	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	35 884,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	2 402,00	33 482,00
						2024 рік:	2 402,00			
						2025 рік:	33 482,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість розроблених проєктів, од.	1	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	35 884,00	ефективності: середні видатки на коригування однієї проєктно-кошторисної документації, тис. грн	2 402,00	
						2024 рік:	2 402,00			
						2025 рік:	33 482,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності проєкту, %	100	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
3 метою збереження збалансованості обсягів видатків Програми										
1. Впровадження принципів сталої міської мобільності	1.2. Оптимізація транспортної пропозиції	1.2.11. Реконструкція транспортної розв'язки на перетині вул. Богатирської з вул. Полярною в Оболонському районі	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	860 606,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	420 217,00	440 389,00
						2024 рік:	420 217,00			
						2025 рік:	440 389,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: обсяг реконструкції, км	0,67	0,70
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	860 606,00	ефективності: середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн	626 072,93	626 072,93
						2024 рік:	420 217,00			
						2025 рік:	440 389,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта на кінець року, %	59,00	100,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
Технічна правка										
3. Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів, маломобільних груп населення і немоторизованих транспортних засобів	3.5. Якісне оновлення рухомого складу громадського транспорту	3.5.1. Придбання автобусів (інклюзивних з елементами доступності)	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпастранс»	Разом	Всього:	989 838,50	витрат: обсяг видатків, тис. грн	989 838,50	
						2024 рік:	989 838,50			
						2025 рік:	0,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість автобусів, що планується придбати, од.	85	
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	164 973,10	ефективності: середні витрати на придбання однієї одиниці автобусів, тис. грн	11 645,16	
						2024 рік:	164 973,10			
						2025 рік:	0,00			
					Інші джерела	Всього:	824 865,40	якості: рівень оновлення автобусів до потреби в поточному році, %	85,00	
						2024 рік:	824 865,40			
						2025 рік:	0,00			
		3.5.2. Придбання трамвайних вагонів (інклюзивних з елементами доступності)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпастранс»	Разом	Всього:	3 097 077,60	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 094 322,90	2 002 754,70
						2024 рік:	1 094 322,90			
						2025 рік:	2 002 754,70			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість трамвайних вагонів, що планується придбати, од.	12	30
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			

					Бюджет м.Киева	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	ефективності: середні видатки на придбання одного трамвайного вагону, тис. грн	91 193,58	66 758,49
					Інші джерела	Всього: 3 097 077,60 2024 рік: 1 094 322,90 2025 рік: 2 002 754,70	якості: рівень оновлення трамвайних вагонів до потреби в поточному році, %	34,29	85,71
		3.5.3. Придбання тролейбусів (інклюзивних з елементами доступності)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київпаstrанс»	Разом	Всього: 2 770 364,00 2024 рік: 1 642 120,70 2025 рік: 1 128 243,30	витрат: обсяг видатків, тис. грн	1 642 120,70	1 128 243,30
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість тролейбусів, що планується придбати, од.	34	40
					Бюджет м.Киева	Всього: 469 237,40 2024 рік: 203 768,40 2025 рік: 265 469,00	ефективності: середні видатки на придбання одного тролейбусу, тис. грн	48 297,67	28 206,08
					Інші джерела	Всього: 2 301 126,60 2024 рік: 1 438 352,30 2025 рік: 862 774,30	якості: рівень оновлення тролейбусів до потреби в поточному році, %	42,50	50,00

Технічна помилка										
2. Підвищення безпеки дорожнього руху		2.4.4. Забезпечення функціонування мереж зовнішнього освітлення міста	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київміськвітло»	Разом	Всього:	1 210 440,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	576 400,00	634 040,00
						2024 рік:	576 400,00			
						2025 рік:	634 040,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість світлоточок, які обслуговує підприємство, тис. од.	194,558	194,677
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	1 210 440,00	ефективності: середні витрати на утримання однієї світлоточки в рік, грн	2 962,61	3 256,88
						2024 рік:	576 400,00			
						2025 рік:	634 040,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка кількості світлоточок, які обслуговує підприємство в порівнянні з	100,00	100,06
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
Технічна правка										
2. Підвищення безпеки дорожнього руху		2.2.2. Поточний ремонт вулично-дорожньої мережі (ремонт проїздної частини)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Магістраль», КП «Київавтошляхміст»	Разом	Всього:	1 290 500,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн	630 500,00	660 000,00
						2024 рік:	630 500,00			
						2025 рік:	660 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	200 000,00	продукту: площа шляхів, на яких проведено поточний ремонт, тис. кв. м	588,33	609,66
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	200 000,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	1 090 500,00	ефективності: середня вартість ремонту одного кв.м поточного ремонту вулично-дорожньої мережі в поточному році, грн	1071,67	1082,56
						2024 рік:	630 500,00			
						2025 рік:	460 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: динаміка відремонтованої площі у порівнянні з минулим роком, %	100,00	103,63
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
Виключити з Переліку Заходів Програми										
Враховуючи наявність відповідного програмного забезпечення в КО "Київгенплан" та за результатами обговорення										
1. Впровадження принципів сталої міської мобільності	1.3. Інформатизація транспортної системи	1.3.1. Розробка документації з транспортного моделювання міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КО «Київгенплан»	Разом	Всього:	14 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		14 000,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	14 000,00			
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість розроблених документів, од.		30
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			
					Бюджет м.Києва	Всього:	14 000,00	ефективності: середні видатки на розробку одного документа, тис. грн		466,67
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	14 000,00			
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності розробки документів, %		100,00
						2024 рік:	0,00			
						2025 рік:	0,00			

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки»

МІСЬКА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА КИЄВА НА 2024-2025 РОКИ	МІСЬКА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА КИЄВА НА 2024-2025 РОКИ
<p>Розділ II. «Визначення проблем, на розв'язання яких спрямована програма»</p> <p><i>Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.</i></p> <p>Проблема безбар'єрності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення набувала обертів з року в рік, а з початком війни стала ще більш актуальною, оскільки тисячі українців та українок отримали травми внаслідок бойових дій, і зараз вчаться жити в незвичній для себе реальності.</p> <p>На сьогоднішній день в столиці недостатня кількість одиниць громадського транспорту із низькою підлогою – 51,9% (здіяні у перевезенні пасажирів лише 981 од.); зовнішніми та внутрішніми звуковими інформаторами номера і оголошення зупинок маршруту; засобами візуалізації в салоні (інформаційна стрічка) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та</p>	<p><u>Викласти у новій редакції:</u></p> <p>Розділ II. «Визначення проблем, на розв'язання яких спрямована програма»</p> <p><i>Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.</i></p> <p>Проблема безбар'єрності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення набувала обертів з року в рік, а з початком війни стала ще більш актуальною, оскільки тисячі українців та українок отримали травми внаслідок бойових дій, і зараз вчаться жити в незвичній для себе реальності.</p> <p>Одним із найважливіших елементів інклюзивного та доступного середовища є громадський транспорт, що повинен відповідати вимогам безбар'єрності, безпечності та зручності для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Доступність громадського транспорту – це комплексне питання, що охоплює такі вимоги як наявність інклюзивного з елементами доступності транспорту, доступність зупинок громадського транспорту та засобів отримання інформації в тому числі інформаційних електронних сервісів, наявність кваліфікованого персоналу, який забезпечує пасажирські перевезення, а також дотримання правил дорожнього руху.</p> <p>На сьогоднішній день в столиці недостатня кількість одиниць громадського транспорту із низькою підлогою – 51,9% (здіяні у перевезенні пасажирів лише 981 од.); зовнішніми та внутрішніми звуковими інформаторами номера і оголошення зупинок маршруту; засобами візуалізації в салоні (інформаційна стрічка) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та</p>



Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501
Підписувач Кандибор Руслан Васильович
Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23



053-13815 від 05.12.2023

невідповідність висоти посадкових майданчиків рівню підлоги громадського транспортного засобу.

В транспортну інфраструктуру інтегровано засоби підвищення мобільності різних груп населення (зокрема маломобільних), серед яких:

- 34 надземні пішохідні переходи, з яких 9 обладнані ліфтами;
- 228 підземних пішохідних переходів, з яких 1 обладнаний підйомником, а 1 - ліфтом.

3 52 станцій Київського метрополітену на:

- 10 станціях встановлено 38 ліфтів, на яких розміщено відповідні наліпки та піктограми для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 14 станціях улаштовано смуги з тактильної плитки;
- 8 станціях на сходових маршах встановлено 17 спеціальних підйомників.

Крім того, на всіх входах до вестибюлів станцій та суміжних з вестибюлями підземних пішохідних переходах встановлено звукові орієнтири.

Тому вкрай необхідним залишається питання проведення капітального ремонту станцій метрополітену в частині забезпечення вільного доступу маломобільних груп населення, що дозволить покращити культуру обслуговування пасажирів, забезпечити доступність станцій для маломобільних груп населення, створити безбар'єрне середовище, забезпечити ефективну роботу транспортної інфраструктури, що знаходиться в комунальній власності територіальної громади м. Києва.

Також при виході на платформі станції швидкісного трамвая «Індустріальна» встановлені два підйомники для маломобільних груп населення.

Кількість тактильних систем для людей з порушенням зору не є достатньою для безпечного пересування, а також залишаються проблемними питання щодо попереджувальної, направляючої та інформаційної тактильної навігації від виходів зі станцій метрополітену до зупинок громадського транспорту для даної категорії людей.

невідповідність висоти посадкових майданчиків рівню підлоги громадського транспортного засобу.

В транспортну інфраструктуру інтегровано засоби підвищення мобільності різних груп населення (зокрема маломобільних), серед яких:

- 34 надземні пішохідні переходи, з яких 9 обладнані ліфтами;
- 228 підземних пішохідних переходів, з яких 1 обладнаний підйомником, а 1 – ліфтом.

Також при виході на платформі станції швидкісного трамвая «Індустріальна» встановлені два підйомники для маломобільних груп населення.

3 52 станцій Київського метрополітену на:

- 10 станціях встановлено 38 ліфтів, на яких розміщено відповідні наліпки та піктограми для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 14 станціях улаштовано смуги з тактильної плитки;
- 8 станціях на сходових маршах встановлено 17 спеціальних підйомників.

Крім того, на всіх входах до вестибюлів станцій та суміжних з вестибюлями підземних пішохідних переходах встановлено звукові орієнтири.

Тому вкрай необхідним залишається питання проведення капітального ремонту станцій метрополітену в частині забезпечення вільного доступу маломобільних груп населення, що дозволить покращити культуру обслуговування пасажирів, забезпечити доступність станцій для маломобільних груп населення, створити безбар'єрне середовище, забезпечити ефективну роботу транспортної інфраструктури, що знаходиться в комунальній власності територіальної громади м. Києва.

Кількість тактильних систем для людей з порушеннями зору не є достатньою для безпечного пересування, а також залишаються проблемними питання щодо попереджувальної, направляючої та інформаційної тактильної навігації від виходів зі станцій метрополітену до зупинок громадського транспорту для даної категорії людей.

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501

Підписувач Кандибор Руслан Васильович

Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23



053-13815 від 05.12.2023

Вживаються заходи щодо вирішення питання дублювання підземних пішохідних переходів наземними або надземними переходами, зокрема розглядаються альтернативні варіанти його врегулювання, а саме облаштування розумним пристосуванням (підйомниками, ліфтами) підземних пішохідних переходів, у разі неможливості їх дублювання.

Потребує також врегулювання питання встановлення пристроїв звукового оповіщення на пішохідних світлофорних об'єктах та забезпечення належної доступності зупинок громадського транспорту з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, зокрема щодо приведення висоти посадкових майданчиків у відповідність до висоти транспортного засобу, облаштування тактильних систем, встановлення засобів звукового оповіщення для осіб з порушеннями зору про найменування зупинки та номерів маршрутів, що здійснюють зупинку.

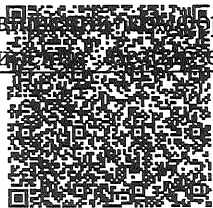
Крім того, для безпечного пресування людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення потребують усунення перешкоди, на шляху їх руху, зокрема напівсфер та протипаркувальних стовпчиків.

У зв'язку з чим виконання заходів визначених Програмою передбачає дотримання прав людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення в частині доступності та безперешкодного доступу.

Недостатній рівень розвитку громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції.

«Більшість рухомого складу громадського транспорту столиці має високий рівень зношеності (близько 70%), не відповідає нормам безпеки, комфорту (лише 39,5% рухомого складу комунального транспорту столиці обладнані кондиціонерами), інклюзивності та екологічності, і відповідно потребує оновлення згідно з європейськими вимогами до громадського транспорту (рис. 12).»

З метою підвищення якості та ефективності громадського транспорту, розширення безбар'єрного простору міста для людей з інвалідністю



Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501
Підписувач Кандибор Руслан Васильович
Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Недостатній рівень розвитку громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції.

Абзац третій доповнити словом

«Більшість рухомого складу громадського транспорту столиці має високий рівень зношеності (близько 70%), не відповідає нормам безпеки, комфорту (лише 39,5% рухомого складу комунального транспорту столиці обладнані кондиціонерами), інклюзивності, доступності та екологічності, і відповідно потребує оновлення згідно з європейськими вимогами до громадського транспорту. (рис. 12).»

Абзац десятий доповнити словом

З метою підвищення якості та ефективності громадського транспорту, розширення безбар'єрного простору міста для людей з інвалідністю



053-13815 від 05.12.2023

інвалідністю, зниження рівня викидів забруднюючих речовин необхідна комплексна модернізація та придбання нових сучасних вагонів метрополітену (орієнтовно до 2028 року існує необхідність модернізації 220 вагонів та потреба придбання до 2031 року 170 вагонів).

Щодня зранку тисячі людей з передмість їдуть до Києва на роботу чи навчання, використовуючи переповнені маршрутні транспортні засоби та власні автівки, які створюють додаткове навантаження на транспортну мережу Києва та погіршують стан довкілля столиці через надмірні викиди вуглецю. Тому постає питання, які різновиди транспортного сполучення з передмістями варто розвивати їм на заміну. Одним із альтернативних шляхів є впровадження нових тролейбусних маршрутів. Але для організації тролейбусного маршруту треба не лише закупити рухомий склад, а й облаштувати контактну мережу.

інвалідністю та інших маломобільних груп населення, зниження рівня викидів забруднюючих речовин необхідна комплексна модернізація та придбання нових сучасних вагонів метрополітену (орієнтовно до 2028 року існує необхідність модернізації 220 вагонів та потреба придбання до 2031 року 170 вагонів).

Абзац дванадцятий після слів «контактну мережу» доповнити словами

Щодня зранку тисячі людей з передмість їдуть до Києва на роботу чи навчання, використовуючи переповнені маршрутні транспортні засоби та власні автівки, які створюють додаткове навантаження на транспортну мережу Києва та погіршують стан довкілля столиці через надмірні викиди вуглецю. Тому постає питання, які різновиди транспортного сполучення з передмістями варто розвивати їм на заміну. Одним із альтернативних шляхів є впровадження нових тролейбусних маршрутів. Але для організації тролейбусного маршруту треба не лише закупити рухомий склад, а й облаштувати контактну мережу, в тому числі з урахуванням розташування зупинок на тролейбусному маршруті в безпосередній близькості до об'єктів соціальної інфраструктури (ЦНАП, органи соціального захисту населення, медичні, реабілітаційні заклади тощо) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Розділ IV. «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»

Підвищення рівня безбар'єрності транспортної інфраструктури є одним із шляхів безпечного пересування пішоходів, маломобільних груп населення, та людей, які не мають інвалідності, але відчувають фізичні бар'єри на вулицях міста (батьки з візочками, скейтбордисти, велосипедисти). Програма спрямована на створення безбар'єрного, комфортного та безпечного простору всіх груп населення, шляхом облаштування наземних пішохідних переходів заниженим бортовим каменем, тактильною плиткою та встановленням пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, які враховують потреби людей з порушенням слуху, зору та мовлення.

Розділ IV. «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»

Абзац п'ятнадцятий викласти у новій редакції:

Підвищення рівня безбар'єрності транспортної інфраструктури є одним із шляхів безпечного пересування пішоходів, в тому людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Програма спрямована на створення безбар'єрного, комфортного та безпечного простору для всіх груп населення, шляхом облаштування наземних пішохідних переходів та підходів до адміністративних будівель заниженим бортовим каменем, тактильною навігацією, встановленням пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, які враховують потреби людей з порушенням слуху, зору та мовлення, забезпечення доступності станій метрополітену, придбання

Розділ IV. «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»

ДОКУМЕНТ ІТС ЄІПК СЕД АСКОД (ПІДПИСАНО КВАЛІФІКОВАНИМ ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Розділ IV. «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501

Підписувач Кандибор Руслан Васильович

Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Розділ IV. «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»

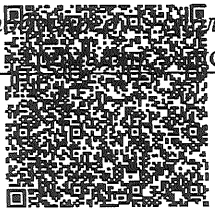


053-13815 від 05.12.2023

та джерел фінансування, строки виконання програми»

Розвиток та популяризація велосипедного руху шляхом створення єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури задля комфортного пересування громадян. Велосипедний транспорт є складовою системи сталої міської мобільності. Необхідно створити безбар'єрну, безпечну та зв'язну веломережу для щоденних трудових поїздок та активного відпочинку мешканців (-ок) і гостей столиці. На сьогодні основний акцент зосереджений на удосконаленні існуючої велосипедної інфраструктури та об'єднанні розірваних ділянок в єдину цілісну систему, тому захід «Будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Солом'янка – Центр» в м. Києві» є стартом для досягнення даної цілі.

Розвиток громадського транспорту, зокрема пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту, тролейбусного/автотранспорту, як комфортного засобу пересування для громадян, що є високотехнологічним, чистим,



Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501
Підписувач Кандибор Руслан Васильович
Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

та джерел фінансування, строки виконання програми»

Доповнити:

Розвиток та популяризація велосипедного руху шляхом створення єдиної велосипедної мережі та велоінфраструктури задля комфортного пересування громадян. Велосипедний транспорт є складовою системи сталої міської мобільності. Необхідно створити безбар'єрну, безпечну та зв'язну веломережу для щоденних трудових поїздок та активного відпочинку мешканців (-ок) і гостей столиці. На сьогодні основний акцент зосереджений на удосконаленні існуючої велосипедної інфраструктури та об'єднанні розірваних ділянок в єдину цілісну систему, тому захід «Будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Солом'янка – Центр» в м. Києві» є стартом для досягнення даної цілі.

З метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху та забезпечення належного розвитку веломережі у столиці з урахуванням вимог Концепції розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві, затвердженої рішенням Київської міської ради від 08.02.2018 № 7/4071, наразі фахівцями профільного комунального підприємства КП «Центр організації дорожнього руху» вже розроблено відповідні схеми організації дорожнього руху з урахуванням облаштування близько 60 км велоінфраструктури. Вказані схеми планується реалізувати у продовж 2024-2025 років в рамках поточних ремонтів та утримання вулиць і доріг міста шляхом нанесення відповідної дорожньої розмітки, а також впровадження оновлених технічних засобів регулювання дорожнім рухом, силами профільних комунальних підприємств дорожньо-транспортного комплексу, підзвітних Департаменту транспортної інфраструктури.

Необхідно зауважити, що впровадження веломережі в рамках виконання поточного ремонту та утримання вулично-дорожньої мережі м. Києва дозволяє внести якісні зміни в організацію дорожнього руху у короткостроковому періоді без зайвих капітальних видатків та отримати позитивний ефект в частині задоволення потреб усіх учасників дорожнього руху.

Розвиток громадського транспорту, зокрема пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту, тролейбусного/автотранспорту, як комфортного засобу пересування для громадян, що є високотехнологічним, чистим, безпечним,



053-13815 від 05.12.2023

безпечним, доступним для маломобільних груп населення. *Забезпечення якісної транспортної пропозиції* є головним пріоритетом у транспортній політиці столиці.

Розділ IV. «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»

- «Київський міський електротранспорт», в якому передбачено придбання тролейбусів орієнтовною кількістю 74 одиниці.
- «Оновлення рухомого складу Київського метрополітену», передбачено модернізацію існуючого та придбання нового рухомого складу (вагонів) метрополітену.

Також Програма включає заходи з реалізації проекту «Модернізація міського транспорту м. Києва II» відповідно до якого передбачено: придбання трамвайних вагонів орієнтовною кількістю 42 одиниці та комплексна реконструкція трамвайної лінії і зупинки «Контрактова площа» за рахунок залучення кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР).

доступним для маломобільних груп населення. *Забезпечення якісної транспортної пропозиції* є головним пріоритетом у транспортній політиці столиці.

Розділ IV. «Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки виконання програми»

Доповнити:

- «Київський міський електротранспорт», в якому передбачено придбання тролейбусів орієнтовною кількістю 74 одиниці та **25 вагонів метрополітену.**
- «Оновлення рухомого складу Київського метрополітену», передбачено модернізацію існуючого та придбання нового рухомого складу (вагонів) метрополітену.

Також Програма включає заходи з реалізації проекту «Модернізація міського транспорту м. Києва II» відповідно до якого передбачено: придбання трамвайних вагонів орієнтовною кількістю 42 одиниці, **придбання вагонів метрополітену до 50 одиниць** та комплексна реконструкція трамвайної лінії і зупинки «Контрактова площа» за рахунок залучення кредиту Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР).

Додаток до проекту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025

Перелік завдань і заходів Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки

Операційна ціль Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року	Завдання програми	Заходи програми	Строки виконання заходу	Виконавчий заклад	Джерело фінансування	Обсяги фінансування (тис. грн)	Обсяговий результат (результативні показники)		
							Назва показника	2024 рік	2025 рік

Додаток до проекту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025

Перелік завдань і заходів Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки

Операційна ціль Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року	Завдання програми	Заходи програми	Строки виконання заходу	Виконавчий заклад	Джерело фінансування	Обсяги фінансування (тис. грн)	Обсяговий результат (результативні показники)		
							Назва показника	2024 рік	2025 рік

Доповнення новими:

2. Підвищення безпеки дорожнього руху	2.2. Поліпшення стану дорожньої інфраструктури для безпечного транспорту та автомобіля	2.2.7. Обмеження рухливості транспортних засобів дорожнього руху за допомогою засобів інтелектуальної транспортної інфраструктури, ІПІ «Центр організації дорожнього руху»	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, ІПІ «Центр організації дорожнього руху»	Етапи	Всього:		індекс: обсяг виконань, тис. грн	2024 рік	2025 рік
						Всього:	2024 рік			
					Всього:	173 600,00				
					2024 рік:	84 000,00		84 000,00		89 600,00
					2025 рік:	89 600,00				
					Державний бюджет:	Всього:	0,00	продуктивність: кількість об'їжджених рушійних історичних транспортних засобів, се-		
					2024 рік:	0,00		36	36	
					2025 рік:	0,00				
					Бюджет м. Києва:	Всього:	173 600,00	ефективності: середній вихід на будівництво окремої міліметрового об'єкта, тис. грн		
					2024 рік:	84 000,00		1 500,00	1 600,00	
					2025 рік:	89 600,00				
					Інші джерела:	Всього:	0,00	кількість об'їжджених рушійних історичних транспортних засобів в порівнянні з минулим роком,		
					2024 рік:	0,00		100,00	100,00	
					2025 рік:	0,00				



ДОКУМЕНТ ПТС ЄІПК СЕД АСКОД (ПІДПИСАНО КВАЛІФІКОВАНИМ ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501
 Підписувач Кандибор Руслан Васильович
 Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Департамент транспортної інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023

3. Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів, маломобільних груп населення і немотормованих транспортних засобів	3.2. Розвиток та модернізація велосипедного руху	3.2.2. Реалізація послуг на кваліфікованій мережі (в межах відповідних схем ОДР).	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, ЕК «Київстар», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Мобілістроз», КП «Київгазотранс»	Розом	Всього:	152 167,00	виплат:	обсяг виплат, тис. грн	69 481,00	82 686,00					
						2024 рік:	69 481,00									
						2025 рік:	82 686,00									
						Державний бюджет	Всього:					0,00	продукту:	продуктивність виплати, тис.	35	27,7
						2024 рік:	0,00									
						2025 рік:	0,00									
Бюджет м.Києва	Всього:	152 167,00	ефективності:	середні витрати на виплату одного тис. виплати з відповідної схеми ОДР, тис. грн	1 985,17	2 985,05										
2024 рік:	69 481,00															
2025 рік:	82 686,00															
Інші джерела	Всього:	0,00					витрати:	витрати на виплату одного тис. виплати з відповідної схеми ОДР в порівнянні з попереднім роком,	265	79						
2024 рік:	0,00															
2025 рік:	0,00															

1.4. Досконалення систем та порядку надання	1.4.1. Створення програмованих систем без контактних транспортних засобів (PARK&RIDE)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Обсерваторія»	Розом	Всього:	3 176,00	виплат:	обсяг виплат, тис. грн	1 588,00	1 588,00													
					2024 рік:	1 588,00																	
					2025 рік:	1 588,00																	
					Державний бюджет	Всього:					0,00	продукту:	кількість транспортних парків, оз.	2	2								
					2024 рік:	0,00																	
					2025 рік:	0,00																	
					Бюджет м.Києва	Всього:					0,00					ефективності:	середні витрати на обслуговування одного транспортно-парковочного паркування, тис. грн	794,00	794,00				
					2024 рік:	0,00																	
					2025 рік:	0,00																	
					Інші джерела	Всього:					3 176,00									витрати:	кількість обслуговування автомобільних парків, %	50,00	64,00
					2024 рік:	1 588,00																	
					2025 рік:	1 588,00																	

Викласти у новій редакції:

1.4. Досконалення систем та порядку надання	1.4.1. Створення програмованих систем без контактних транспортних засобів (PARK&RIDE)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, ЕК «Київстар», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Мобілістроз», КП «Київгазотранс»	Розом	Всього:	3 176,00	виплат:	обсяг виплат, тис. грн	1 588,00	1 588,00													
					2024 рік:	1 588,00																	
					2025 рік:	1 588,00																	
					Державний бюджет	Всього:					0,00	продукту:	кількість транспортних парків, оз.	2	2								
					2024 рік:	0,00																	
					2025 рік:	0,00																	
					Бюджет м.Києва	Всього:					0,00					ефективності:	середні витрати на обслуговування одного транспортно-парковочного паркування, тис. грн	794,00	794,00				
					2024 рік:	0,00																	
					2025 рік:	0,00																	
					Інші джерела	Всього:					3 176,00									витрати:	кількість обслуговування автомобільних парків, %	50,00	64,00
					2024 рік:	1 588,00																	
					2025 рік:	1 588,00																	

1.4.2. Обслуговування відповідних автомобільних транспортних засобів	1.4.2. Обслуговування відповідних автомобільних транспортних засобів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, ЕК «Київстар», КП ШЕУ районів, КП ШЕУ «Мобілістроз», КП «Київгазотранс»	Розом	Всього:	102 635,00	виплат:	обсяг виплат, тис. грн	48 300,00	54 275,00													
					2024 рік:	48 300,00																	
					2025 рік:	54 275,00																	
					Державний бюджет	Всього:					0,00	продукту:	кількість обслуговування автомобільних транспортних засобів, тис. грн	744	835								
					2024 рік:	0,00																	
					2025 рік:	0,00																	
					Бюджет м.Києва	Всього:					0,00					ефективності:	середні витрати на обслуговування одного транспортного засобу з відповідними витратами, тис. грн	65,00	65,00				
					2024 рік:	0,00																	
					2025 рік:	0,00																	
					Інші джерела	Всього:					102 635,00									витрати:	кількість обслуговування автомобільних транспортних засобів до відповідної потреби, %	47,00	100,00
					2024 рік:	48 300,00																	
					2025 рік:	54 275,00																	



ДОКУМЕНТ ІТС ЄІПК СЕД АСКОД (ПІДПИСАНО КВАЛІФІКОВАНИМ ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501
 Підписувач Кандибор Руслан Васильович
 Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Департамент транспортної інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023

3.5. Лінійне оповідення рухомого складу громадського транспорту	3.5.1. Придбання автобусів	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс»	Розум	Всього: 989 836,50 2024 рік: 989 836,50 2025 рік: 0,00	напрямок: обсяг витрат, тис. грн	989 836,50	
				Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість автобусів, що планується придбати, од.	85	
				Бюджет м.Києва	Всього: 164 973,10 2024 рік: 164 973,10 2025 рік: 0,00	ефективності: середні витрати на придбання однієї одиниці автобусів, тис. грн	11 645,16	
				Інші джерела	Всього: 824 863,40 2024 рік: 824 863,40 2025 рік: 0,00	інвестицій: рівень оповідення автобусів на потреби в поточному році, %	85,00	
	3.5.2. Придбання трамвайних вагонів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс»	Розум	Всього: 3 097 077,60 2024 рік: 1 094 322,90 2025 рік: 2 002 754,70	напрямок: обсяг витрат, тис. грн	1 094 322,90	2 002 754,70
				Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість трамвайних вагонів, що планується придбати, од.	12	30
				Бюджет м.Києва	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	ефективності: середні витрати на придбання одного трамвайного вагону, тис. грн	91 193,58	66 758,49
				Інші джерела	Всього: 3 097 077,60 2024 рік: 1 094 322,90 2025 рік: 2 002 754,70	інвестицій: рівень оповідення трамвайних вагонів до потреби в поточному році, %	34,29	85,71
	3.5.3. Придбання тролейбусів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс»	Розум	Всього: 2 770 364,00 2024 рік: 1 642 120,70 2025 рік: 1 128 243,30	напрямок: обсяг витрат, тис. грн	1 642 120,70	1 128 243,30
				Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість тролейбусів, що планується придбати, од.	34	40
				Бюджет м.Києва	Всього: 469 237,40 2024 рік: 293 768,40 2025 рік: 265 469,00	ефективності: середні витрати на придбання одного тролейбусу, тис. грн	48 297,67	28 206,08
				Інші джерела	Всього: 2 301 126,60 2024 рік: 1 438 352,30 2025 рік: 862 774,30	інвестицій: рівень оповідення тролейбусів до потреби в поточному році, %	42,50	50,00

3.5. Лінійне оповідення рухомого складу громадського транспорту	3.5.1. Придбання автобусів (включаючи з електричними двигунами)	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс»	Розум	Всього: 989 836,50 2024 рік: 989 836,50 2025 рік: 0,00	напрямок: обсяг витрат, тис. грн	989 836,50	
				Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість автобусів, що планується придбати, од.	85	
				Бюджет м.Києва	Всього: 164 973,10 2024 рік: 164 973,10 2025 рік: 0,00	ефективності: середні витрати на придбання однієї одиниці автобусів, тис. грн	11 645,16	
				Інші джерела	Всього: 824 863,40 2024 рік: 824 863,40 2025 рік: 0,00	інвестицій: рівень оповідення автобусів до потреби в поточному році, %	85,00	
	3.5.2. Придбання трамвайних вагонів (включаючи з електричними двигунами)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс»	Розум	Всього: 3 097 077,60 2024 рік: 1 094 322,90 2025 рік: 2 002 754,70	напрямок: обсяг витрат, тис. грн	1 094 322,90	2 002 754,70
				Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість трамвайних вагонів, що планується придбати, од.	12	30
				Бюджет м.Києва	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	ефективності: середні витрати на придбання одного трамвайного вагону, тис. грн	91 193,58	66 758,49
				Інші джерела	Всього: 3 097 077,60 2024 рік: 1 094 322,90 2025 рік: 2 002 754,70	інвестицій: рівень оповідення трамвайних вагонів до потреби в поточному році, %	34,29	85,71
	3.5.3. Придбання тролейбусів (включаючи з електричними двигунами)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс»	Розум	Всього: 2 770 364,00 2024 рік: 1 642 120,70 2025 рік: 1 128 243,30	напрямок: обсяг витрат, тис. грн	1 642 120,70	1 128 243,30
				Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість тролейбусів, що планується придбати, од.	34	40
				Бюджет м.Києва	Всього: 469 237,40 2024 рік: 293 768,40 2025 рік: 265 469,00	ефективності: середні витрати на придбання одного тролейбусу, тис. грн	48 297,67	28 206,08
				Інші джерела	Всього: 2 301 126,60 2024 рік: 1 438 352,30 2025 рік: 862 774,30	інвестицій: рівень оповідення тролейбусів до потреби в поточному році, %	42,50	50,00

Змінити строки та обсяги видатків на виконання заходів

2. Підвищення безпеки дорожнього руху	2.1. Збільшення частки регулювання та інтеграції об'єднаних інформаційних систем	2.1.1. Будівництво інформаційного маршруту курсу поруч Т-19-27	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київтранс»	Розум	Всього: 26 100,00 2024 рік: 5 100,00 2025 рік: 21 000,00	напрямок: обсяг витрат, тис. грн	3 100,00	23 000,00
					Державний бюджет	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	продукту: кількість розроблених проектів, од.	1	1
					Бюджет м.Києва	Всього: 26 100,00 2024 рік: 5 100,00 2025 рік: 21 000,00	ефективності: середні витрати на розробку однієї проектно-інформаційної модульної системи, тис. грн	5 100,00	5 100,00
				Інші джерела	Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	інвестицій: середні витрати на будівництво одного об'єкту, тис. грн	53 000,00		
					Всього: 0,00 2024 рік: 0,00 2025 рік: 0,00	інвестицій: рівень готовності об'єкту, %	100	43	



ДОКУМЕНТ ІТС ЄІПК СЕД АСКОД (ПІДПИСАНО КВАЛІФІКОВАНИМ ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501

Підписувач Кандибор Руслан Васильович

Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Департамент транспортної інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023

3.1.3. Розвиток системи безбар'єрного перевезення пасажирів (обслуговування лінійних та спеціальних маршрутів з використанням перевалів залізничних бортових вагонів)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор», КП ПСМУ «Київобласавто», КП ПСМУ «Київобласавто», КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	316 456,00	витрат:	307 700,00	4 750,00	
			2024 рік:	307 700,00					
			2025 рік:	8 750,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість обслуговуваних пасажирів	220	250
			2024 рік:	0,00	кількість перевалів залізничних бортових вагонів, од.				
			2025 рік:	0,00	кількість безбар'єрних перевалів, од.	92			
			Бюджет м.Києва	Всього:	316 456,00	ефективність:	середня витрата на обслуговування пасажирів	1 395,64	35,00
			2024 рік:	307 700,00	кількість перевалів залізничних бортових вагонів, тис. грн				
			2025 рік:	8 750,00	середня витрата на обслуговування безбар'єрного перевалу, тис. грн	3260,87			
			Інші джерела	Всього:	0,00	індекс:	кількість обслуговуваних пасажирів	4,30	4,70
2024 рік:	0,00	кількість перевалів залізничних бортових вагонів до залізничної станції виходу пасажирів, %							
2025 рік:	0,00	частка обслуговування безбар'єрних перевалів у % до залізничного	100,00						

3.1.3. Розвиток системи безбар'єрного перевезення пасажирів (обслуговування лінійних та спеціальних маршрутів з використанням перевалів залізничних бортових вагонів)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київобласавто», КП ПСМУ «Київобласавто», КП ПСМУ «Київобласавто», КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	516 450,00	витрат:	307 700,00	208 750,00	
			2024 рік:	307 700,00					
			2025 рік:	208 750,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість обслуговуваних пасажирів	220	250
			2024 рік:	0,00	кількість перевалів залізничних бортових вагонів, од.				
			2025 рік:	0,00	кількість безбар'єрних перевалів, од.	92	61		
			Бюджет м.Києва	Всього:	516 450,00	ефективність:	середня витрата на обслуговування пасажирів	35,00	35,00
			2024 рік:	307 700,00	кількість перевалів залізничних бортових вагонів, тис. грн				
			2025 рік:	208 750,00	середня витрата на обслуговування безбар'єрного перевалу, тис. грн	3 260,87	3 278,69		
			Інші джерела	Всього:	0,00	індекс:	кількість обслуговуваних пасажирів	4,30	4,70
2024 рік:	0,00	кількість перевалів залізничних бортових вагонів до залізничної станції виходу пасажирів, %							
2025 рік:	0,00	частка обслуговування безбар'єрних перевалів у % до залізничного	60	100					

3.2. Розвиток та модернізація інфраструктури ПЗУ	2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	35 884,00	витрат:		35 884,00	
			2024 рік:	0,00	обсяг витрат, тис. грн				
			2025 рік:	35 884,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість існуючих споруд, од.	1	
			2024 рік:	0,00					
			2025 рік:	0,00					
			Бюджет м.Києва	Всього:	35 884,00	ефективність:	середня витрата на будівництво споруд		35 884,00
			2024 рік:	0,00	кількість споруд, тис. грн				
			2025 рік:	35 884,00	індекс:				
			Інші джерела	Всього:	0,00	рівень готовності об'єкта, %		12,00	
2024 рік:	0,00								
2025 рік:	0,00								

3.2. Розвиток та модернізація інфраструктури ПЗУ	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	35 884,00	витрат:		2 402,00	33 482,00
			2024 рік:	2 402,00	обсяг витрат, тис. грн				
			2025 рік:	33 482,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість збудованих споруд, од.	1	
			2024 рік:	0,00					
			2025 рік:	0,00	кількість об'єктів будівництва, од.			1	
			Бюджет м.Києва	Всього:	35 884,00	ефективність:	середня витрата на зведення споруд	2 402,00	
			2024 рік:	2 402,00	кількість споруд, тис. грн				
			2025 рік:	33 482,00	середня витрата на будівництво одного об'єкту, тис. грн			217 319,40	
			Інші джерела	Всього:	0,00	індекс:	рівень готовності об'єкта, %	100	
2024 рік:	0,00								
2025 рік:	0,00				15				

3 метою збереження збалансованості обсягів витраток Програми

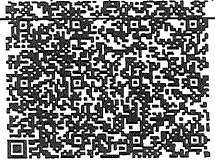
1.2.11. Розвиток системи транспортної розв'язки на перехресті Богатирської з вул. Подорожжя в Оболонському районі	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	1 391 473,00	витрат:	579 200,00	819 273,00	
			2024 рік:	579 200,00	обсяг витрат, тис. грн				
			2025 рік:	819 273,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	обсяг реконструкції, км	0,93	1,31
			2024 рік:	0,00					
			2025 рік:	0,00					
			Бюджет м.Києва	Всього:	1 391 473,00	ефективність:	середня витрата на реконструкцію одного км, тис. грн	626 072,93	626 072,93
			2024 рік:	579 200,00					
			2025 рік:	819 273,00					
			Інші джерела	Всього:	0,00	індекс:	рівень готовності об'єкта на кінець року, %	50,00	100,00
2024 рік:	0,00								
2025 рік:	0,00								

1.2. Оптимізація транспортної інфраструктури	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	861 606,00	витрат:	420 217,00	441 389,00	
			2024 рік:	420 217,00	обсяг витрат, тис. грн				
			2025 рік:	441 389,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	обсяг реконструкції, км	0,67	0,71
			2024 рік:	0,00					
			2025 рік:	0,00					
			Бюджет м.Києва	Всього:	861 606,00	ефективність:	середня витрата на реконструкцію одного км, тис. грн	626 072,93	626 072,93
			2024 рік:	420 217,00					
			2025 рік:	441 389,00					
			Інші джерела	Всього:	0,00	індекс:	рівень готовності об'єкта на кінець року, %	50,00	100,00
2024 рік:	0,00								
2025 рік:	0,00								

Технічна помилка:

2.4.4. Забезпечення функціонування мережі зовнішнього освітлення міста	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	1 210 440,00	витрат:	576 400,00	634 040,00	
			2024 рік:	576 400,00	обсяг витрат, тис. грн				
			2025 рік:	634 040,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість світлоточок, які обслуговує підприємство, тис. од.	194,558	194,677
			2024 рік:	0,00					
			2025 рік:	0,00					
			Бюджет м.Києва	Всього:	1 210 440,00	ефективність:	середня витрата на утримання однієї світлоточки в рік, грн	2 962,61	3 257,20
			2024 рік:	576 400,00					
			2025 рік:	634 040,00					
			Інші джерела	Всього:	0,00	індекс:	кількість світлоточок, які обслуговує підприємство в порівнянні з початком року, %	100,00	100,00
2024 рік:	0,00								
2025 рік:	0,00								

2.4.4. Забезпечення функціонування мережі зовнішнього освітлення міста	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київобласавто»	Результат	Всього:	1 210 440,00	витрат:	576 400,00	634 040,00	
			2024 рік:	576 400,00	обсяг витрат, тис. грн				
			2025 рік:	634 040,00					
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	кількість світлоточок, які обслуговує підприємство, тис. од.	194,558	194,677
			2024 рік:	0,00					
			2025 рік:	0,00					
			Бюджет м.Києва	Всього:	1 210 440,00	ефективність:	середня витрата на утримання однієї світлоточки в рік, грн	2 962,61	3 257,20
			2024 рік:	576 400,00					
			2025 рік:	634 040,00					
			Інші джерела	Всього:	0,00	індекс:	кількість світлоточок, які обслуговує підприємство в порівнянні з початком року, %	100,00	100,00
2024 рік:	0,00								
2025 рік:	0,00								



Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501
 Підписувач Кандибор Руслан Васильович
 Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

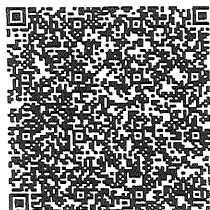


053-13815 від 05.12.2023

										Технічна правка:													
2.2.2. Поточний ремонт вулично-дорожньої мережі (без обліку витрат на виконання робіт з ліквідації боргів за кредитами)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київтеплогаз», КП ПНЕУ району, КП ПНЕУ «Містотранс», КП «Київтеплогаз»	Розом	Всього:	1 290 500,00	витрати:																	
				2024 рік:	626 500,00	обсяг виконань, тис. грн:	630 500,00	660 000,00															
				2025 рік:	660 000,00																		
				Державний бюджет	Всього:	260 000,00	виробу:																
				2024 рік:	0,00	планові витрати, на яких проведено поточний ремонт, тис. кв. м	388,33	609,66															
1. Виробничі витрати сталевих мішалок мобільності	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КО «Київтеплогаз»	Розом	Всього:	14 000,00	витрати:																	
				2024 рік:	0,00	обсяг виконань, тис. грн:		14 000,00															
				2025 рік:	14 000,00																		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	виробу:																
				2024 рік:	0,00	кількість розроблених документів, од.		30															
1.3.1. Роботи з оформлення документів в транспортній мережі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КО «Київтеплогаз»	Розом	Всього:	14 000,00	ефективності:																	
				2024 рік:	0,00	середня вартість ремонту одного км.м. дорожнього, тис. грн		466,67															
				2025 рік:	14 000,00																		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість розроблених документів, од.		100,00														
				2024 рік:	0,00	рівень готовності розробки документів, %																	
2.2.2. Поточний ремонт вулично-дорожньої мережі (без обліку витрат на виконання робіт з ліквідації боргів за кредитами)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київтеплогаз», КП ПНЕУ району, КП ПНЕУ «Містотранс», КП «Київтеплогаз»	Розом	Всього:	1 290 500,00	витрати:																	
				2024 рік:	626 500,00	обсяг виконань, тис. грн:	630 500,00	660 000,00															
				2025 рік:	660 000,00																		
				Державний бюджет	Всього:	260 000,00	виробу:																
				2024 рік:	0,00	планові витрати, на яких проведено поточний ремонт, тис. кв. м	388,33	609,66															
1. Виробничі витрати сталевих мішалок мобільності	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КО «Київтеплогаз»	Розом	Всього:	14 000,00	ефективності:																	
				2024 рік:	0,00	середня вартість ремонту одного км.м. дорожнього, тис. грн		466,67															
				2025 рік:	14 000,00																		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість розроблених документів, од.		100,00														
				2024 рік:	0,00	рівень готовності розробки документів, %																	

Директор Департаменту

Руслан КАНДИБОР



ДОКУМЕНТ ІТС ЄПК СЕД АСКОД (ПІДПИСАНО КВАЛІФІКОВАНИМ ЕЛЕКТРОННИМ ПІДПИСОМ)

Сертифікат 382367105294AF970400000046321300CF296501

Підписувач Кандибор Руслан Васильович

Дійсний з 31.08.2023 17:31:23 по 31.08.2024 17:31:23

Департамент транспортної інфраструктури



053-13815 від 05.12.2023



УПОВНОВАЖЕНИЙ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ З ПРАВ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

01044, м. Київ, вул. Хрещатик, 36

тел./факс: (044)202-73-00, тел.: (044)202-70-06
e-mail: ombudsman@kivr.gov.ua

04.12.2023 № 08/248-312

на № _____ від _____

Заступнику міського голови –
секретарю Київської міської
ради

Володимиру БОНДАРЕНКУ

Голові Постійної комісії
Київської міської ради з питань
транспорту, зв'язку та реклами
Олексію ОКОПНОМУ

Відповідно до статті 30¹ Регламенту Київської міської ради, затвердженого рішенням Київської міської ради від 04.11.2021 № 3135/317 опрацьовано проект рішення Київської міської ради від 23.11.2023 № 08/231-1465/ІР „Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2023-2025 роки” за результатами чого надаю наступні пропозиції.

1) У розділі другому Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки (далі – Програми):

питання „Низький рівень доступності транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення” викласти в такій редакції:

„Проблема безбар'єрності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення набувала обертів з року в рік, а з початком війни стала ще більш актуальною, оскільки тисячі українців та українок отримали травми внаслідок бойових дій, і зараз вчаться жити в незвичній для себе реальності.

Одним із найважливіших елементів інклюзивного та доступного середовища є громадський транспорт, що повинен відповідати вимогам безбар'єрності, безпеки та зручності для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Доступність громадського транспорту – це комплексне питання, що охоплює такі вимоги як наявність інклюзивного з елементами доступності транспорту, доступність зупинок громадського транспорту та засобів отримання інформації в тому числі інформаційних електронних сервісів, наявність кваліфікованого персоналу, який забезпечує пасажирські перевезення, а також дотримання правил дорожнього руху.

На сьогоднішній день в столиці недостатня кількість одиниць громадського транспорту із низькою підлогою – 51,9% (здіяні у перевезенні пасажирів лише 981 од.); зовнішніми та внутрішніми звуковими інформаторами номера і оголошення зупинок маршруту; засобами візуалізації в салоні (інформаційна стрічка) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та невідповідність висоти посадкових майданчиків рівню підлоги громадського транспортного засобу.

В транспортну інфраструктуру інтегровано засоби підвищення мобільності різних груп населення (зокрема маломобільних), серед яких:

- 34 надземні пішохідні переходи, з яких 9 обладнані ліфтами;
- 228 підземних пішохідних переходів, з яких 1 обладнаний підйомником, а 1 – ліфтом.

Також при виході на платформі станції швидкісного трамваю „Індустріальна” встановлені два підйомники для маломобільних груп населення.

З 52 станцій Київського метрополітену на:

- 10 станціях встановлено 38 ліфтів, на яких розміщено відповідні наліпки та піктограми для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- 14 станціях улаштовано смуги з тактильної плитки;
- 8 станціях на сходових маршах встановлено 17 спеціальних підйомників.

Крім того, на всіх входах до вестибюлів станцій та суміжних з вестибюлями підземних пішохідних переходах встановлено звукові орієнтири.

Тому вкрай необхідним залишається питання проведення капітального ремонту станцій метрополітену в частині забезпечення вільного доступу маломобільних груп населення, що дозволить покращити культуру обслуговування пасажирів, забезпечити доступність станцій для маломобільних груп населення, створити безбар'єрне середовище, забезпечити ефективну роботу транспортної інфраструктури, що знаходиться в комунальній власності територіальної громади м. Києва.

Кількість тактильних систем для людей з порушеннями зору не є достатньою для безпечного пересування, а також залишаються проблемними питання щодо попереджувальної, направляючої та інформаційної тактильної навігації від виходів зі станцій метрополітену до зупинок громадського транспорту для даної категорії людей.

Вживаються заходи щодо вирішення питання дублювання підземних пішохідних переходів наземними або надземними переходами, зокрема розглядаються альтернативні варіанти його врегулювання, а саме облаштування розумним пристосуванням (підйомниками, ліфтами) підземних пішохідних переходів, у разі неможливості їх дублювання.

Потребує також врегулювання питання встановлення пристроїв звукового оповіщення на пішохідних світлофорних об'єктах та забезпечення належної доступності зупинок громадського транспорту з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, зокрема щодо приведення висоти посадкових майданчиків у відповідність до висоти транспортного засобу.

облаштування тактильних систем, встановлення засобів звукового оповіщення для осіб з порушеннями зору про найменування зупинки та номерів маршрутів, що здійснюють зупинку.

Крім того, для безпечного пресування людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення потребують усунення перешкоди, на шляху їх руху, зокрема напівсфер та протипаркувальних стовпчиків.

У зв'язку з чим виконання заходів визначених Програмою передбачає дотримання прав людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення в частині доступності та безперешкодного доступу."

Абзац третій питання „Недостатній рівень розвитку громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції" після слова „інклюзивності" доповнити словом „доступності".

Абзац десятий після слів „людей з інвалідністю" доповнити словами „та інших маломобільних груп населення".

Абзац дванадцятий після слів „контактну мережу," доповнити словами „в тому числі з урахуванням розташування зупинок на тролейбусному маршруті в безпосередній близькості до об'єктів соціальної інфраструктури (ЦНАП, органи соціального захисту населення, медичні, реабілітаційні заклади тощо) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення".

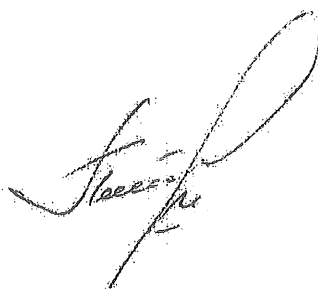
2) Абзац п'ятнадцятий розділу четвертого Програми викласти в такій редакції:

„Підвищення рівня безбар'єрності транспортної інфраструктури є одним із шляхів безпечного пересування пішоходів, в тому людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Програма спрямована на створення безбар'єрного, комфортного та безпечного простору для всіх груп населення, шляхом облаштування наземних пішохідних переходів та підходів до адміністративних будівель заниженим бортовим каменем, тактильною навігацією, встановленням пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, які враховують потреби людей з порушенням слуху, зору та мовлення, забезпечення доступності станій метрополітену, придбання інклюзивного та доступного транспорту."

3) Заходи 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3 Переліку завдань і заходів Програми після слова „Придбання" доповнити словами „інклюзивних з елементами доступності";

З огляду на викладене, Проект рішення потребує доопрацювання.

Уповноважена



Леся ПЕТРІВСЬКА



**Заступник міського голови –
секретар Київської міської ради**

Окопному О. Ю.
Вітренку А. О.
Положишник В. О.

Прошу розглянути проект рішення від 12.12.2023
№ 08/231-1589/ПР в установленому порядку.

Омельченко А. В.

Для контролю за проходженням та тиражування.

Юнаковій С.М.

Володимир БОНДАРЕНКО

“12” грудня 2023 року
№ 08/231-1589/ПР