ЗАТВЕРДЖЕНО

рішення Київської міської ради

від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_№\_\_\_\_\_\_\_

**МІСЬКА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА**

**РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА КИЄВА**

**НА 2024-2025 РОКИ**

**І. ПАСПОРТ МІСЬКОЇ ЦІЛЬОВОЇ ПРОГРАМИ**

**РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

**МІСТА КИЄВА НА 2024-2025 РОКИ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 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. | | |
|  | 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:   1. 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:   1. Впорядкування та розвиток публічного простору | | |
|  | Дата, номер і назва розпорядчого документа про розроблення проєкту Програми | Розпорядження Київського міського голови від 10.04.2023 № 287 «Про підготовку проєкту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки» | | |
|  | Розробник Програми | Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Департамент транспортної інфраструктури) | | |
|  | Відповідальний виконавець Програми | Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | |
|  | Співвиконавці Програми | Комунальна корпорація «Київавтодор» (КП «Київавтодор»);  Комунальне підприємство «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва» (КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»);  Комунальне підприємство «Київпастранс» (КП «Київпастранс»);  Комунальне підприємство «Київтранспарксервіс» (КП «Київтранспарксервіс»);  Комунальне підприємство «Київський метрополітен» (КП «Київський метрополітен»);  Комунальне підприємство електромереж зовнішнього освітлення м. Києва «Київміськсвітло» (КП «Київміськсвітло»);  Комунальне підприємство «Центр організації дорожнього руху» (КП «Центр організації дорожнього руху»);  Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (КП МА «Київ» (Жуляни));  Комунальна організація виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Інститут Генерального плану м.Києва» (КО «Інститут Генерального плану м.Києва»);  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);  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);  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);  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);  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);  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);  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);  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);  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);  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);  Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та експлуатації автомобільних шляхів та споруд на них «Магістраль» (КП ШЕУ «Магістраль»);  Комунальне підприємство по ремонту і утриманню мостів і шляхів м. Києва «Київавтошляхміст» (КП «Київавтошляхміст») | | |
|  | Строки реалізації Програми | 2024-2025 роки | | |
|  | 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 |

**ІІ. 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. Невідповідністьіснуючого 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 Traficam 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, проєктні 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 огороджень – 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 вчяться 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 унеможливлює 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 ІСАО (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.

**ІІІ. 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.

**ІV. 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 Києвадозволить 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 проєкту 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 проєктування або передпроєкту; 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 кишенями.

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 Раrk 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. Києвімає 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 районах, 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,* щопередбачає 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 ІІ» 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 переходiв;
* 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.

**VІ. ПЕРЕЛІК ЗАВДАНЬ І ЗАХОДІВ ПРОГРАМИ, РЕЗУЛЬТАТИВНИХ ПОКАЗНИКІВ ПРОГРАМИ**

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

**VІІ. 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 «Київпастранс»,  КП «Київський метрополітен», КК  «Київавтодор», КП «Київтранспарксервіс» 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 |

**VІІІ. 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.

Київський міський голова Віталій КЛИЧКО