**ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ**

до проєкту рішення Київської міської ради «Про внесення змін до Міської цільової

програми підвищення організації та безпеки дорожнього руху в місті Києві до 2022 року»

|  |  |
| --- | --- |
| **Діюча редакція** | **Проєкт запропонованої редакції** |
| 1. **Паспорт**   **Міської цільової програми підвищення організації та безпеки дорожнього руху в місті Києві до 2022 року**   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | 1. | Ініціатор розроблення Програми | Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | | 2. | Дата, номер і назва розпорядчого документа органу виконавчої влади про розроблення Програми | Рішення Київської міської ради від 02 жовтня 2018 року №1546/5610 «Про розробку Міської комплексної цільової програми підвищення організації та безпеки дорожнього руху в місті Києві до 2022 року» | | | | | | 3. | Розробник Програми | Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | | 4. | Співрозробники Програми | КП «Центр організації дорожнього руху» | | | | | | 5. | Замовник (відповідальний виконавець) Програми | Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | | 6. | Учасники (співвиконавці) Програми | Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації);  КП «Центр організації дорожнього руху»;  КК «Київавтодор». | | | | | | 7. | Строк реалізації Програми | 2019-2022 роки | | | | | | 8. | Перелік бюджетів, які беруть участь у виконанні програми (для комплексних програм) | Бюджет міста Києва | | | | | | 9. | Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації програми, | Всього, тис.  грн. | у тому числі, за роками, тис. грн. | | | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | |  | всього, у тому числі: | 2 378 860,9 | 440 477,6 | 624 165,9 | 690 714,3 | 623 503,1 | | 9.1. | *Кошти бюджету  м. Києва* | 1 310 860,9 | 320 477,6 | 319 165,9 | 346 714,3 | 324 503,1 | | 9.2. | *Кошти інших джерел* | 1 068 000,0 | 120 000,0 | 305 000,0 | 344 000,0 | 299 000,0 |  1. **Визначення проблем, на розв’язання  яких спрямована Програма**   Протягом останніх десятиліть в Україні спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод у яких гинуть та отримують травми тисячі людей. Не є виключенням в цьому і місто Київ.  Згідно статистичних даних, місто Київ є найбільш небезпечним регіоном для всіх учасників дорожнього руху. За останні три роки (2015—2017 роки) в місті зареєстровано близько 126,8 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 413 осіб та травмовано 8,3 тис. осіб.   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Показник ДТП** | **Кількість** | | | | **2015 рік** | **2016 рік** | **2017 рік** | | Кількість зареєстровані ДТП, од. | 38810 | 44013 | 43963 | | Кількість ДТП з постраждалими | 2202 | 2491 | 2447 | | Кількість постраждалих в ДТП, в т. ч. : | 2675 | 3039 | 3002 | | * Кількість смертельних випадків при ДТП, осіб | 132 | 119 | 162 | | * Кількість осіб, які зазнали тілесних ушкодження, з них: | 2543 | 2920 | 2840 | | а) Кількість учасників ДТП легко травмованих, осіб | 1964 | 2253 | 2193 | | б) Кількість учасників ДТП тяжко травмованих, осіб | 579 | 667 | 647 |   Важливо також зазначити, що через недосконалу та неефективну систему збору статистичної інформації про ДТП, її обробки, дослідження, зазначені показники можуть не відображати реальні цифри.  У місті Києві також недостатньо уваги приділяється економічній оцінці збитків, що наносяться в результаті ДТП. Вітчизняна методика розрахунку збитків від ДТП суттєво відрізняється від тих, що діють у країнах Західної Європи та США. В цих країнах інформація про обсяги витрат від ДТП є невід’ємною складовою статистичних даних з аварійності. До них входять витрати, пов’язані:   * з втратою ринкової працездатності загиблої (травмованої) людини; * з втратою домашньої працездатності загиблої (травмованої) людини; * з моральними втратами (біль та страждання сім’ї, близьких, друзів загиблої (травмованої) людини); * з медичними витратами (лікування та реабілітація постраждалих); * з страховими витратами (виплати за полісам страхування); * з юридичними витратами ( розслідування ДТП); * з матеріальними витратами (відновлення (ремонт), дорожніх споруд); * з викликом аварійних служб (послуги швидкої медичної допомоги, пожежних); * з затримками на шляху прямування (затори в місці ДТП); * з втратою робочого місця.   За європейськими розрахунками загибель у дорожньо-транспортних пригодах однієї людини спричиняє державі збитків на рівні одного мільйону євро, тому здійснення заходів, вартістю до 1 млн. євро, які забезпечать спасіння одного життя є доцільними і економічно обґрунтованими.  Нині в Україні загальні витрати, спричинені ДТП, розраховують тільки за двома складовими:   * витрати пов’язані з вибуттям загиблої (травмованої) людини зі сфери матеріального виробництва (непрямі); * витрати державних органів соціального страхування на грошові виплати пенсій з інвалідності, у зв’язку з втратою годувальника, на допомогу для поховання (прямі).   Інші складові витрат через брак методики та необхідної статистики не враховують.  В країнах Західної Європи та США обсяги витрат, спричинених ДТП становлять від 2,0% до 3,1% валового внутрішнього продукту (ВВП) а за методикою, що діє в Україні - приблизно 1,4 % від ВВП. Таким чином, при обчисленні за європейською (або США) методикою витрати, спричинені ДТП, в Україні складатимуть 3,5 % ВВП.  Отже, безпеку дорожнього руху в сучасних умовах треба розглядати як одну з найголовніших цілей і невід’ємну умову діяльності людей, соціальних груп, суспільств, держав і світового співтовариства. Саме тому, Стратегією розвитку міста Києва до 2025 року підвищення безпеки дорожнього руху визнано однією з оперативних цілей розвитку міста.  Аналіз основних причин недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в столиці України порівняно з відповідним рівнем міст Європейського Союзу свідчить про наступне:   * недостатній рівень координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань безпеки дорожнього руху; * недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів; * недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху; * низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим; * низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями; * неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху; * низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правилам дорожнього руху громадян.   Саме тому, реалізація заходів Програми спрямована на вирішення актуальних проблем міста, а саме:   * відсутність стратегічних і програмних документів у цій сфері, що ґрунтуються на науковому аналізі та дослідженнях; * нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень координації дій та інституційної спроможності структурних підрозділів Київської міської державної адміністрації щодо планування і проведення дій у зазначеній сфері; * відсутність належного контролю та недосконалість нормативно-правової бази щодо розробки у складі проектів будівництва об’єктів схем організації дорожнього руху, пішохідних зон та велосипедних доріжок. * недостатність коштів для фінансування заходів, спрямованих на організацію дорожнього руху, зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків ДТП; * відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості втраченого життя, здоров’я та нанесеної шкоди економіці м. Києва; * недосконалість та неефективність системи збору статистичної інформації про ДТП, її обробки, дослідження, зберігання та використання в роботі; * невідповідність розвитку вулично-дорожньої мережі м. Києва та її стану рівню інтенсивності транспортного руху та економічним потребам столиці; * низький рівень упровадження та практичного застосування новітніх технологій та автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; * не встановлено завдання та відповідальність структурних підрозділів Київської міської державної адміністрації за неналежне виконання покладених функцій; * повільно впроваджуються автоматизовані системи управління дорожнім рухом, значна частина світлофорних об’єктів застаріла та не відповідає європейським вимогам; * не в повній мірі відповідає сучасним вимогам інфраструктура вулиць та автомобільних доріг. Під час їх будівництва та реконструкції не завжди облаштовують наземні і підземні пішохідні переходи та спеціальні велосипедні доріжки, наявність яких могла б значно скоротити дорожньо-транспортний травматизм; * недостатньо смуг руху пасажирського громадського транспорту, що погіршує ефективність транспорту загального користування, в результаті чого збільшується індивідуальний транспорт. Це сприяє перевантаженню доріг м. Києва, створенню умов для виникнення ДТП; * важливими чинниками підвищення ризику ДТП є реклама, що розміщена в межах зони руху вулиці, дороги, над смугами руху, на автомобілях, розміщення зупинок транспорту загального користування під шляхопроводами, на мостах та шляхопроводах, у небезпечних місцях; * недостатньо застосовуються сучасні засоби допомоги водіям під час руху у вигляді радіопередач стосовно перевантаженості вулиць та доріг, об'їздів; * відсутність системи навчання дітей, пішоходів і велосипедистів Правилам дорожнього руху та безпечної поведінки на дорозі; * неефективність системи страхування; * відсутність європейської системи сповіщення про ДТП та надання допомоги постраждалим внаслідок ДТП.  1. **Визначення мети Програми**   Основною метою Програми є створення в місті Києві комфортних та безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху шляхом здійснення заходів з організації дорожнього руху, що дозволить стабілізувати й у подальшому зменшити рівень травматизму, смертності та збитків бюджету міста Києва внаслідок дорожньо-транспортних пригод відповідно до цілей та завдань Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, затвердженої рішенням Київської міської ради від 15 грудня 2011 року № 824/7060 (у редакції рішення Київської міської ради від 06 липня 2017 року №724/2886).  **4. Обґрунтування шляхів і засобів розв’язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строків виконання Програми**  Проблеми в організації безпеки дорожнього руху в місті Києві передбачається розв’язати шляхом:   * підготовки пропозицій щодо внесення змін до нормативно-правових актів, спрямованих на посилення контролю з боку місцевих органів влади за реалізацію заходів з організації дорожнього руху при проектуванні та будівництві об’єктів містобудування; * удосконалення порядку ведення обліку дорожньо-транспортних пригод та проведення аналізу причин їх виникнення для вжиття заходів з підвищення рівня організації дорожнього руху в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод; * поліпшення стану профілактичної роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, а також підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху; * поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності, а також удосконалення системи контролю їх експлуатаційного стану за параметрами безпеки руху; * запровадження автоматизованих засобів контролю дорожнього руху, насамперед швидкості руху; * удосконалення системи організації руху транспортних засобів та пішоходів, зокрема, шляхом використання новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з поліпшеними характеристиками їх сприйняття, а також системи контролю за безпечністю транспортних засобів з урахуванням європейських норм; * підвищення рівня безпеки пішоходів, у тому числі шляхом урахування потреб людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення; * підвищення ефективності підготовки учасників дорожнього руху шляхом запровадження новітніх методів навчання; * проведення наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху та впровадження їх результатів у практику; * підвищення ефективності системи надання допомоги потерпілим унаслідок дорожньо-транспортних пригод; * розширення міжнародної співпраці та обміну досвідом щодо забезпечення безпеки дорожнього руху; * перегляд навчальних програм з вивчення правил дорожнього руху та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої освіти та професійно – технічної освіти; * поліпшення роботи підрозділів екстреної медичної допомоги.   Фінансування Програми здійснюється за рахунок коштів, що передбачаються у бюджеті міста Києва на відповідний рік для структурних підрозділів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідальних за її виконання, а також інших джерел, не заборонених законодавством.  Орієнтовний обсяг фінансування Програми становить **2 378,86** млн. гривень, у тому числі за рахунок бюджету міста Києва **1 310,86** млн. та коштів інших джерел (в т.ч. кредитних коштів Європейського інвестиційного банку) **1 068,0** млн. гривень.  Обсяг фінансування Програми уточнюються щороку під час складання проекту бюджету міста Києва на відповідний рік.  **5. Напрями діяльності Програми, перелік завдань, заходів Програми та результативні показники**  Перелік основних напрямів діяльності, завдань та заходів з реалізації Програми з визначенням обсягів та джерел фінансування наведено у  додатку 1 до Програми, який сформовано відповідно до цілей та завдань Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, затвердженої рішенням Київської міської ради від 15 грудня 2011 року № 824/7060 (у редакції рішення Київської міської ради від 06 липня 2017 року № 724/2886), Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р та Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 року № 435.  Програма передбачає реалізацію комплексу завдань направлених на підвищення рівня організації безпеки дорожнього руху:  ***1. Зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, смертності та травматизму:***   * збільшення частки регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів:   *-модернізація перехресть;*  *-будівництво світлофорних об'єктів;*  *-реконструкція світлофорних об'єктів;*  *- капітальний ремонт світлофорних об'єктів;*   * визначення та належне облаштування зон змішаного користування (Shared space) з обмеженим швидкісним режимом:   - *будівництво елементів благоустрою на вулично-дорожній мережі  міста Києва;*  - *заміна, відновлення та впровадження дорожніх знаків, знаків маршрутного орієнтування та інформаційно-вказівних дорожніх знаків до вимог ДСТУ 4100-2014 "Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування";*  *- впровадження та ремонт об'єктів пристроїв примусового зниження швидкості руху (ППЗШ);*  *- придбання та встановлення боллардів (автоматичних, гідравлічних блокіраторів);*  *- пристосування тротуарів, узбіччя, пішохідних переходів тощо для вільного пересування людей з обмеженими фізичними можливостями.*  ***2. Удосконалення системи управління у сфері забезпечення безпеки та організації дорожнього руху:***   * проведення науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху; * залучення міжнародних фахівців з організації та безпеки дорожнього руху для отримання міжнародного досвіду та знань; * підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання. Проведення тренінгів (семінарів), круглих столів; * участь фахівців в міжнародних заходах, семінарах, конференціях та виставках з питань безпеки дорожнього руху.  1. ***Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних підвищення безпеки дорожнього руху:***  * створення єдиної бази геопросторової схеми організації дорожнього руху (ОДР) в місті Києві, в тому числі:   - технічне оснащення.    ***4. Підвищення безпечності доріг та дорожньої інфраструктури:***   * модернізація центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР); * будівництво ліній зв'язку АСКДР; * будівництво ІІ черги АСКДР з реконструкцією та розширенням будинку центрального пункту керування, що знаходиться за адресою: вулиця Богдана Хмельницького, 54; * будівництво автоматизованої інформаційної системи керування дорожнім рухом на вулично-шляховій мережі міста Києва (інформаційні електронні табло, керовані дорожні знаки, детектори транспорту та метеонагляд); * впровадження системи перерозподілу транспортних потоків на мосту ім. Є. О. Патона; * реалізація заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху на аварійно-небезпечних ділянках у місті Києві; * придбання та встановлення інформаційних табло змінної інформації на вулично-дорожній мережі міста Києва; * встановлення пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів; * влаштування тактильних орієнтирів на підходах до пішохідних переходів; * нанесення дорожньої розмітки на вулично-дорожній мережі з застосуванням сучасних світлоповертаючих та зносостійких матеріалів.   ***5.*** ***Мінімізація негативного впливу на стан вулично-дорожньої мережі в процесі перевезення вантажів комерційним автомобільним транспортом:***   * придбання та встановлення габаритно - вагових комплексів.   ***6. Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху:***   * проведення загальноміських просвітницьких кампаній (теле-, радіо-, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення щодо ризиків на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності шляхом проведення: * *інформаційної кампанії щодо використання пасків безпеки;* * *інформаційної кампанії щодо небезпеки перевищення швидкості транспортних засобів;* * *інформаційні кампанії щодо небезпеки керування транспортними засобами в стані сп'яніння;* * *інформаційні кампанії щодо питань убезпечення використання дитячих автокрісел і утримуючих пристроїв, шоломів тощо;* * *інформаційні кампанії щодо використання світловідбивних елементів пішоходами та велосипедистами у темну пору доби;* * *інформаційні кампанії щодо соціальної відповідальності комерційних пасажироперевізників та вантажоперевізників, небезпеки порушення правил зупинки та стоянки транспортних засобів, необхідності користування шоломами водіями велосипедів, мопедів та мотоциклів.*   ***7. Реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод:***   * забезпечення вулиць (ділянок), що мають особливі геометричні параметри (спуски, підйоми) і на яких можливе ускладнення руху транспорту, відеокамерами спостереження відповідно до Плану реагування міста Києва у разі загрози або виникненні метеорологічних надзвичайних ситуацій.  1. ***Модернізація та зміцнення матеріально-технічної бази КП «Центр організації дорожнього руху»:***  * реконструкція виробничих приміщень в нежитлових будівлях на вулиці Чистяківській 19-а; * придбання рухомого складу, техніки та спеціалізованої техніки (спеціалізовані автомобілі "автовишки", маловантажні автомобілі, легкові автомобілі, автомобілі вантажні самоскиди, розмічувальні машини); * придбання обладнання для виробничої діяльності; * придбання відеостіни; * придбання та встановлення технічних засобів відеонагляду на вулично – дорожній мережі міста Києва; * придбання комплекту апаратури зв’язку (РЕ2051) та підключення світлофорних об’єктів до системи центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом; * придбання детекторів транспортних переносних з гелевими акумуляторами; * придбання квадрокоптерів з комплектом додаткових акумуляторів для професійного використання; * придбання відеокамер з розпізнаванням державних номерних знаків з кріпленням та гелевими акумуляторами; * придбання металевих огорож, водоналивних блоків, делінеаторів та бар’єру з пластику з попереджувальними сигналами; * придбання комп'ютерної техніки; * придбання офісного програмного забезпечення (операційна система Windows, програмне забезпечення Microsoft Office, програмне забезпечення Corel, програмне забезпечення AutoCAD, антивірус).   **Реалізація завдань та заходів Програми дозволить:**   * змінити тенденцію надвисокої небезпеки дорожнього руху; * скоротити число смертельних випадків у 2022 році на 30 відсотків у порівнянні з 2015 роком; * зменшити соціальні та економічні збитки від ДТП; * підвищити на 10 – 20% пропускну спроможність автомобільних доріг і продуктивність автомобільного транспорту; * підвищити та покращити інвестиційний клімат та довіру міжнародної спільноти до столиці України; * покращити репутацію міста Києва у міжнародного туристичного бізнесу; * забезпечити пріоритет життя та здоров’я людини перед комерціалізацією відношення до безпеки та безпідставним бажанням неадекватних дій на вулицях та дорогах; * встановити функції, вимірні цілі та відповідальність усіх органів управління за планове зниження негативних наслідків від аварійності на автомобільному транспорті; * захистити від зловживань, надмірного бюрократизму та зарегульованості відносини учасників системи управління безпекою, спростити її функціонування; * підвищити ефективність управління безпекою (зменшенням кількості випадків перевищення швидкості, кількості нетверезих водіїв, навмисних порушень ПДР, незастосування ременів безпеки та ін.); * запровадити планування діяльності з попередження дорожньо-транспортних пригод (зменшення небезпечних ділянок на дорогах та вулицях, кількість демонстрацій фільмів, кількість видань брошур, кількість лекцій); * стимулювати учасників дорожнього руху до посилення дисципліни; * впровадити досягнення технічного прогресу; * поліпшити дорожню інфраструктуру; * поліпшити роботу рятувальних служб у дорожньо-транспортних пригодах.   **Показники результативності виконання заходів Програми**   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | № | Показники | Одини-ця виміру | Роки | | | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | |  | **Показники витрат** |  |  |  |  |  | |  | **Обсяг ресурсів, усього, у тому числі:** | тис. грн. | **440 477,6** | **624 165,9** | **690 714,3** | **623 503,1** | |  | Коштів з міського бюджету | тис. грн. | 320 477,6 | 319 165,9 | 346 714,3 | 324 503,1 | |  | Коштів залучених з інших джерел | тис. грн. | 120 000,0 | 305 000,0 | 344 000,0 | 299 000,0 | | **1.** | **Зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, смертності та травматизму** | **тис. грн.** | **181 597,8** | **194 211,2** | **181 578,9** | **140 598,1** | | **1.1.** | **Збільшення частки регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів** | **тис. грн.** | **146 043,6** | **148 030,7** | **134 385,1** | **91 608,1** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Кількість модернізованих перехресть | од. | 6 | 12 | 6 |  | |  | Кількість збудованих світлофорних об’єктів | од. | 38 | 39 | 39 | 24 | |  | Кількість реконструйованих світлофорних об’єктів | од. | 30 | 32 | 32 | 26 | |  | Кількість світлофорних об’єктів на яких планується провести капітальний ремонт | од. | 66 | 22 | 16 | 12 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на модернізацію одного перехрестя | тис. грн. | 2 033,33 | 2 000,00 | 2 000,00 |  | |  | Середні видатки на будівництво одного світлофорного об’єкту | тис. грн. | 2 105,26 | 2 038,46 | 2 038,46 | 2 233,33 | |  | Середні видатки на реконструкцію одного світлофорного об’єкта | тис. грн. | 1 162,33 | 1 187,50 | 1 187,50 | 1 311,54 | |  | Середні видатки на проведення капітального ремонту одного світлофорного об’єкту | тис. грн. | 287,48 | 296,85 | 305,32 | 325,67 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Динаміка кількості модернізованих перехресть в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | в 2,0 разу | 50,0 |  | |  | Динаміка кількості побудованих світлофорних об’єктів в порівнянні з минулим роком | % | 5,43 | 102,6 | 100,0 | 61,5 | |  | Динаміка кількості реконструйованих світлофорних об’єктів в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | в 1,9 разу | 100,0 | 81,3 | |  | Динаміка кількості світлофорних об’єктів на яких буде проведено капітальний ремонт в порівнянні з минулим роком | % | 49,3 | 33,3 | 72,7 | 75,0 | | **1.2.** | **Створення зон змішаного користування (Shared space) з обмеженим швидкісним режимом** | **тис. грн.** | **35 554,2** | **46 180,5** | **47 193,8** | **48 990,0** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Кількість збудованих острівців безпеки | од. | 40 | 64 | 64 | 64 | |  | Протяжність нанесеної дорожньої розмітки на вулично-дорожній мережі | км | *20,64* | *14,57* | *12,62* | *12,62* | |  | Кількість замінених, відновлених та впроваджених дорожніх знаків, маршрутного орієнтування та інформаційно-вказівних дорожніх знаків до вимог ДСТУ 4100-2014 | од. | 4 477 | 4 840 | 4 928 | 5 452 | |  | Кількість впроваджених та відремонтованих об’єктів пристроїв примусового зниження швидкості руху (ППЗШ) | од. | 265 | 163 | 163 | 163 | |  | Кількість встановлених боллардів | од. | 10 | 50 | 50 | 50 | |  | Кількість переобладнаних об’єктів для вільного пересування людей з обмеженими фізичними можливостями | од. | 100 | 96 | 94 | 90 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на будівництво одного острівця безпеки | тис. грн. | 92,50 | 93,75 | 93,75 | 93,75 | |  | Середні видатки на нанесення одного км дорожньої розмітки на дороги загальноміського та районного значення | тис. грн. | 406,98 | 411,77 | 475,55 | 475,55 | |  | Середні видатки на заміну, відновлення та впровадження одного дорожнього знаку, знаку маршрутного орієнтування та інформаційно-вказівного дорожнього знаку до вимог ДСТУ 4100-2014 | тис. грн. | 2,00 | 2,00 | 2,10 | 2,10 | |  | Середні видатки на впровадження та ремонт одного об’єкту пристрою примусового зниження швидкості руху (ППЗШ) | тис. грн. | 37,74 | 36,81 | 38,93 | 43,19 | |  | Середні видатки на придбання та встановлення одного болларду | тис. грн. | 350,00 | 350,00 | 350,00 | 350,00 | |  | Середні видатки на переобладнання одного об’єкту для вільного пересування людей з обмеженими фізичними можливостями | тис. грн. | 10,00 | 10,42 | 10,64 | 11,11 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Динаміка кількості побудованих острівців безпеки в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | в 1,6 рази | 100,0 | 100,0 | |  | Динаміка замінених, відновлених та впроваджених дорожніх знаків, знаків маршрутного орієнтування та інформаційно-вказівних дорожніх знаків до вимог ДСТУ 4100-2014 в порівнянні з минулим роком | % | 65,4 | 108,1 | 101,8 | 110,6 | |  | Динаміка впроваджених та відремонтованих об’єктів пристроїв примусового зниження швидкості руху в порівнянні з минулим роком | % | 115,70 | 61,5 | 100,0 | 100,0 | |  | Динаміка встановлених боллардів в порівнянні з минулим роком | % | в 5 раз | 500,0 | 100,0 | 100,0 | |  | Динаміка кількості переобладнаних об’єктів для вільного пересування людей з обмеженими фізичними можливостями в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 96,0 | 97,9 | 95,7 | | **2.** | **Витрати на удосконалення системи управління у сфері забезпечення безпеки та організації дорожнього руху** | **тис. грн.** | **1 550,0** | **1 550,0** | **1 550,0** | **1 550,0** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Кількість проведених науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху | од. | 1 | 1 | 1 | 1 | |  | Кількість залучених міжнародних фахівців з організації та безпеки дорожнього руху для отримання міжнародного досвіду та знань | од. | 3 | 3 | 3 | 3 | |  | Кількість проведених навчань, круглих столів, тренінгів для підготовки фахівців з безпеки дорожнього руху | од. | 7 | 7 | 7 | 7 | |  | Кількість міжнародних заходів, семінарів, конференцій та виставок з питань безпеки дорожнього руху | од. | 2 | 2 | 2 | 2 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на проведення одного науково-технічного дослідження у сфері безпеки дорожнього руху | тис. грн. | 500,0 | 500,0 | 500,0 | 500,0 | |  | Середні видатки на залучення одного міжнародного фахівця з організації та безпеки дорожнього руху для отримання міжнародного досвіду та знань | тис. грн. | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | |  | Середні видатки на проведення одного навчання, круглого столу, тренінгу для підготовки фахівців з безпеки дорожнього руху | тис. грн. | 50,0 | 50,0 | 50,0 | 50,0 | |  | Середні видатки на участь в одному міжнародному заході, семінарі, конференції та виставці з питань безпеки дорожнього руху | тис. грн. | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Динаміка кількості проведених науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | |  | Динаміка кількості залучених міжнародних фахівців з організації та безпеки дорожнього руху для отримання міжнародного досвіду та знань в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | |  | Динаміка кількості проведених навчань, круглих столів, тренінгів для підготовки фахівців з безпеки дорожнього руху в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | |  | Динаміка кількості міжнародних заходів, семінарів, конференцій та виставок з питань безпеки дорожнього руху в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | | **3.** | **Витрати на удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод** | **тис. грн.** | **12 000,0** | **12 000,0** | **16 800,0** | **12 000,0** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Кількість створених єдиних баз геопросторової схеми організації дорожнього руху (ОДР) в м. Києві | од. | 1 | 1 | 1 | 1 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на створення однієї єдиної бази геопросторової схеми організації дорожнього руху (ОДР) в м. Києві | тис. грн. | 12 000,0 | 12 000,0 | 16 800,0 | 12 000,0 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Рівень готовності створення єдиної бази геопросторової схеми організації дорожнього руху (ОДР) в м. Києві | % | 22,7 | 45,5 | 77,3 | 100,0 | | **4.** | **Витрати на підвищення безпечності доріг та дорожньої інфраструктури** | **тис. грн.** | **144 386,8** | **351 066,7** | **420 395,0** | **407 035,0** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Модернізація центрального пункту керування АСКДР | од. | 1 | 1 | 1 | 1 | |  | Протяжність ліній зв’язку автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) | км | 10,41 | 17,71 | 23,30 | 18,75 | |  | Будівництво ІІ черги автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) з реконструкцією та розширенням будинку центрального пункту керування, вул. Б. Хмельницького, 54 | од. | 1 | 1 |  |  | |  | Кількість збудованих комплексів із інформаційних табло, керованих дорожніх знаків, детекторів транспорту та метеонагляду | од. | 3 | 6 | 10 | 10 | |  | Впровадження системи перерозподілу транспортних потоків на мосту ім. Є. О. Патона | од. |  |  | 1 | 1 | |  | Кількість інженерно-технічних елементів благоустрою для забезпечення безпеки дорожнього руху на аварійно-небезпечних ділянках | од. | 209 | 270 | 258 |  | |  | Кількість встановлених інформаційних табло змінної інформації на вулично-дорожній мережі м. Києва | од. | 25 | 37 | 37 | 37 | |  | Кількість світлофорів, обладнаним звуковим дублюванням | од. | 50 | 50 | 50 | 50 | |  | Кількість влаштованих тактильних орієнтирів на підходах до пішохідних переходів | од. | 14 | 28 | 28 | 28 | |  | Протяжність нанесеної дорожньої розмітки на вулично-дорожній мережі | км | 86,00 | 85,00 | 90,00 | 90,00 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Рівень готовності модернізації центрального пункту керування АСКДР | тис. грн. | 61 000,0 | 240 000,0 | 240 000,0 | 60 000,0 | |  | Середні видатки на 1 км ліній зв’язку автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) | тис. грн. | 960,0 | 960,0 | 960,0 | 960,0 | |  | Видатки на будівництво ІІ черги автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) з реконструкцією та розширенням будинку центрального пункту керування, вул. Б. Хмельницького, 54 | тис. грн. | 4 956,8 | 6 385,7 |  |  | |  | Середні видатки на будівництво одного комплексу із інформаційних табло, керованих дорожніх знаків, детекторів транспорту та метеонагляду | тис. грн. | 3 326,67 | 3 410,17 | 3 500,00 | 3 500,00 | |  | Видатки на впровадження системи перерозподілу транспортних потоків на мосту ім. Є. О. Патона | тис. грн. |  |  | 48 000,0 | 240 000,0 | |  | Середні витрати на впровадження одного інженерно-технічного елементів благоустрою для забезпечення безпеки дорожнього руху на аварійно-небезпечних ділянках | тис. грн. | 76,56 | 77,78 | 81,40 |  | |  | Середні видатки на встановлення одного інформаційного табло змінної інформації на вулично-дорожній мережі м. Києва | тис. грн. | 270,00 | 270,27 | 270,27 | 270,27 | |  | Середні видатки на обладнання одного світлофора звуковим дублюванням | тис. грн. | 4,00 | 4,40 | 4,50 | 4,70 | |  | Середні видатки на влаштування одного тактильного орієнтиру на підходах до пішохідних переходів | тис. грн. | 35,71 | 35,71 | 35,71 | 35,71 | |  | Середні видатки на нанесення одного км дорожньої розмітки на дороги загальноміського та районного значення | тис. грн. | 406,98 | 411,77 | 475,55 | 475,55 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Рівень готовності модернізації центрального пункту керування АСКДР | % | 10,1 | 50,1 | 90,0 | 100,0 | |  | Динаміка протяжності ліній зв’язку автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) в порівнянні з минулим роком в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | в 1,7 разу | в 1,3 разу | 80,5 | |  | Рівень готовності будівництва ІІ черги автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) з реконструкцією та розширенням будинку центрального пункту керування, вул. Б. Хмельницького, 54 | % | 80,5 | 100,0 |  |  | |  | Динаміка кількості збудованих комплексів із інформаційних табло, керованих дорожніх знаків, детекторів транспорту та метеонагляду в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | в 1,3 разу | 166,7 |  | |  | Рівень готовності впровадження системи перерозподілу транспортних потоків на мосту ім. Є. О. Патона | % |  |  | 16,7 | 100,0 | |  | Динаміка кількості впроваджених інженерно-технічних елементів благоустрою для забезпечення безпеки дорожнього руху на аварійно-небезпечних ділянках в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 129,2 | 95,6 |  | |  | Динаміка кількості встановлених інформаційних табло змінної інформації на вулично-дорожній мережі м. Києва в порівнянні з минулим роком | % | в 12,5 разу | 148,0 | 100,0 | 100,0 | |  | Динаміка кількості світлофорів, обладнаним звуковим дублюванням в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | |  | Динаміка кількості влаштованих тактильних орієнтирів на підходах до пішохідних переходів в порівнянні з минулим роком | % |  | 200,0 | 100,0 | 100,0 | |  | Динаміка протяжності нанесеної дорожньої розмітки на вулично-дорожній мережі в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 98,8 | 105,9 | 100,0 | | **5.** | **Витрати на підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом** | **тис. грн.** | **2 100,0** | **2 200,0** | **2 300,0** |  | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Кількість придбання та встановлення габаритно-вагових комплексів | од. | 1 | 1 | 1 |  | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на придбання та встановлення одного габаритно-вагового комплексу | тис. грн. | 2 100,0 | 2 200,0 | 2 300,0 |  | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Динаміка кількості придбання та встановлення габаритно-вагових комплексів в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 0,00 | | **6.** | **Витрати на покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху** | **тис. грн.** | **900,0** | **1 200,0** | **1 500,0** | **2 100,0** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Кількість проведених загальноміських просвітницьких кампаній (теле-, радіо-, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення щодо ризиків на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху | од. | 6 | 6 | 6 | 6 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на проведення однієї загальноміської просвітницької кампанії (теле-, радіо-, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення щодо ризиків на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху | тис. грн. | 150,0 | 200,0 | 250,0 | 350,0 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Динаміка кількості проведених загальноміських просвітницьких кампаній (теле-, радіо-, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення щодо ризиків на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху в порівнянні з минулим роком | % | 100,00 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | **7.** | **Витрати на реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод** | **тис. грн.** | **3 000,0** | **3 000,0** | **3 000,0** | **3 000,0** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Кількість придбаних відеокамер спостереження | од. | 10 | 10 | 10 | 10 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на придбання однієї відеокамери спостереження | тис. грн. | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Динаміка кількості придбаних відеокамер спостережень в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | **8.** | **Витрати на модернізацію та зміцнення матеріально-технічної бази КП "Центр організації дорожнього руху"** | **тис. грн.** | **94 943,0** | **58 938,0** | **63 590,4** | **57 220,0** | |  | **Показники продукту** | | | | | | |  | Реконструкція виробничих приміщень в нежитлових будівлях по вул. Чистяківській 19-а | од. | 1 | 1 | 1 |  | |  | Кількість придбаного рухомого складу, техніки та спеціалізованої техніки (спеціалізовані автомобілі "автовишки", маловантажні автомобілі, легкові автомобілі, автомобілі вантажні самоскиди, розмічувальні машини) | од. | 10 | 13 | 15 | 15 | |  | Кількість придбаного обладнання для виробничої діяльності | од. | 2 | 2 |  |  | |  | Кількість придбаних відеостін | од. | 1 |  |  |  | |  | Кількість придбаних та встановлених комплектів технічних засобів відеонагляду на вулично-дорожній мережі м. Києва | од. | 50 |  |  |  | |  | Кількість придбаних комплектів апаратури зв’язку (РЕ2051) та підключень світлофорних об’єктів до системи центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом | од. | 50 |  |  |  | |  | Кількість придбаних детекторів транспортних переносних з гелевими акумуляторами | од. | 3 | 2 |  |  | |  | Кількість придбаних квадрокоптерів з комплектом додаткових акумуляторів для професійного використання | од. | 1 | 1 |  |  | |  | Кількість придбаних відеокамер з розпізнаванням державних номерних знаків з кріпленням та гелевими акумуляторами | од. | 5 | 5 |  |  | |  | Кількість придбаних металевих огорож, водоналивних блоків, делінеаторів та бар'єру з пластику з попереджувальними сигналами | од. | 6 750 | 3 827 | 2 784 | 2 642 | |  | Кількість придбаних одиниць комп’ютерної техніки | од. | 100 | 60 | 56 | 56 | |  | Кількість придбаного програмного забезпечення | од. | 208 | 208 | 169 | 120 | |  | **Показники ефективності** | | | | | | |  | Середні видатки на реконструкцію виробничих приміщень в нежитлових будівлях по вул. Чистяківській 19-а | тис. грн. | 1 280,0 | 10 000,0 | 14 946,4 |  | |  | Середні видатки на придбання однієї одиниці рухомого складу, техніки та спеціалізованої техніки (спеціалізовані автомобілі "автовишки", маловантажні автомобілі, легкові автомобілі, автомобілі вантажні самоскиди, розмічувальні машини) | тис. грн. | 3 453,00 | 1 869,23 | 2 440,00 | 3 040,00 | |  | Середні видатки на придбання однієї одиниці обладнання для виробничої діяльності | тис. грн. | 1 995,0 | 2 050,0 |  |  | |  | Середні видатки на придбання однієї одиниці відеостіни | тис. грн. | 6 000,0 |  |  |  | |  | Середні видатки на придбання та встановлення одного комплекту технічних засобів відеонагляду на вулично-дорожній мережі м. Києва | тис. грн. | 60,0 |  |  |  | |  | Середні видатки на придбання одного комплекту апаратури зв’язку (РЕ2051) та підключення світлофорних об’єктів до системи центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом | тис. грн. | 20,0 |  |  |  | |  | Середні видатки на придбання одного детектору транспортних переносних з гелевими акумуляторами | тис. грн. | 600,0 | 600,0 |  |  | |  | Середні видатки на придбання одного квадрокоптеру з комплектом додаткових акумуляторів для професійного використання | тис. грн. | 100,0 | 100,0 |  |  | |  | Середні видатки на придбання однієї відеокамери з розпізнаванням державних номерних знаків з кріпленням та гелевими акумуляторами | тис. грн. | 400,0 | 400,0 |  |  | |  | Середні видатки на придбання одиниці металевих огорож, водоналивних блоків, делінеаторів та бар'єру з пластику з попереджувальними сигналами | тис. грн. | 5,70 | 3,92 | 3,59 | 3,79 | |  | Середні витрати на придбаних одиниці комп’ютерної техніки | тис. грн. | 20,00 | 25,00 | 26,79 | 26,79 | |  | Середні видатки на придбання одиниці програмного забезпечення | тис. грн. | 3,55 | 3,54 | 3,22 | 1,00 | |  | **Показники якості** | | | | | | |  | Рівень готовності реконструкції виробничих приміщень в нежитлових будівлях по вул. Чистяківській 19-а | % | 20,3 | 52,2 | 100,0 |  | |  | Динаміка придбаного рухомого складу, техніки та спеціалізованої техніки (спеціалізовані автомобілі "автовишки", маловантажні автомобілі, легкові автомобілі, автомобілі вантажні самоскиди, розмічувальні машини) в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 130,0 | 115,4 | 100,0 | |  | Динаміка кількості придбаного обладнання для виробничої діяльності в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 100,0 |  |  | |  | Динаміка кількості придбаних відеостін в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 |  |  |  | |  | Динаміка кількості придбаних та встановлених комплектів технічних засобів відеонагляду на вулично-дорожній мережі м. Києва в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 |  |  |  | |  | Динаміка кількості придбаних комплектів апаратури зв’язку (РЕ2051) та підключення світлофорних об’єктів до системи центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 |  |  |  | |  | Динаміка кількості придбаних детекторів транспортних переносних з гелевими акумуляторами в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 66,7 |  |  | |  | Динаміка кількості придбаних квадрокоптерів з комплектом додаткових акумуляторів для професійного використання в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 100,0 |  |  | |  | Динаміка кількості придбаних відеокамер з розпізнаванням державних номерних знаків з кріпленням та гелевими акумуляторами в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 100,0 |  |  | |  | Динаміка кількості придбаних металевих огорож, водоналивних блоків, делінеаторів та бар'єру з пластику з попереджувальними сигналами в порівнянні з минулим роком | % | 100,0 | 56,7 | 72,7 | 94,9 | |  | Динаміка кількості придбаних одиниць комп’ютерної техніки в порівнянні з минулим роком | % | в 1,5 рази | 60,0 | 93,3 | 100,0 | |  | Динаміка кількості придбаних одиниць програмного забезпечення | % | 100,0 | 100,0 | 81,3 | 71,0 |   **Загальні індикатори результативності за сектором «Транспорт та міська мобільність»**   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | № з/п | Індикатор | Од. виміру | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | | 1. | Кількість загиблих у ДТП | осіб/100 тис. мешканців | 3,3 | 3,3 | 3,1 | 3,0 |  1. **Координація та контроль за ходом виконання Програми**   Координація та контроль виконання заходів та Програми в цілому здійснює заступник голови Київської міської державної адміністрації, який забезпечує здійснення повноважень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у галузі транспорту.  Відповідальний виконавець Програми щоквартально до 01 числа другого місяця, що настає за звітним періодом, надає до Департаменту фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Департаменту економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), постійній комісії Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та постійній комісії Київської міської ради з питань транспорту, зв’язку та реклами інформацію про стан виконання Програми.  Відповідальний виконавець Програми щороку здійснює обґрунтовану оцінку результатів виконання Програми та у разі потреби розробляє пропозиції щодо доцільності продовження заходів, включення додаткових заходів, уточнення показників, обсягів і джерел фінансування, строків виконання заходів.  Після закінчення терміну реалізації Програми відповідальний виконавець складає заключний звіт про результати її виконання та подає його на розгляд сесії Київської міської ради разом із пояснювальною запискою про кінцеві результати виконання Програми. | 1. **Паспорт**   **Міської цільової програми підвищення організації та безпеки дорожнього руху в місті Києві до 2023 року**   |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | 1. | Мета програми | Створення в місті Києві комфортних та безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху шляхом здійснення заходів з організації дорожнього руху, забезпечення безпеки дорожнього руху на аварійно-небезпечних ділянках та запровадження ефективної системи управління дорожнім рухом. | | | | | | | 2. | Операти-вні цілі, визначені Страте-гією розвитку міста Києва (іншими стратегіч-ними докумен-тами), на досягне-ння яких спрямова-на програма | Підвищення безпеки дорожнього руху | | | | | | | 3 | Дата, номер і назва розпоряд-чого докумен-та про розробле-ння програми | Рішення Київської міської ради від 02 жовтня 2018 року №1546/5610 «Про розробку Міської комплексної цільової програми підвищення організації та безпеки дорожнього руху в місті Києві до 2022 року» | | | | | | | 4. | Розроб-ник Програми | Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі- Департамент транспортної інфраструктури) | | | | | | | 5. | Відпові-дальний викона-вець | Департамент транспортної інфраструктури | | | | | | | 6. | Співвико-навці | Комунальне підприємство «Центр організації дорожнього руху» (далі- КП «Центр організації дорожнього руху») | | | | | | | 7. | Строк реалізації програми | 2019-2023 роки | | | | | | | 8. | Обсяги фінансових ресурсів, необхідних для реалізації програми, | Всього, тис.  грн. | у тому числі, за роками, тис. грн. | | | | | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | |  | Всього: | 2 377 502,3 | 440 477,6 | 624 165,9 | 690 714,3 | 325 683,6 | 296 460,9 | |  | *у тому числі за джерелами:* |  |  |  |  |  |  | | 8.1 | *державний бюджет* | - | - | - | - | - | - | | 8.2 | *бюджет  міста Києва* | 1 608 502,3 | 320 477,6 | 319 165,9 | 346 714,3 | 325 683,6 | 296 460,9 | | 8.3 | *інші джерела* | 769 000,0 | 120 000,0 | 305 000,0 | 344 000,0 | - | - |  1. **Визначення проблем, на розв’язання  яких спрямована Програма**   Організація та безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку міст. Стрімке збільшення кількості транспортних засобів, збільшення інтенсивності, зміна структури і швидкісних режимів транспортних потоків пред’являють усе більш тверді вимоги до засобів керування й організації дорожнього руху, покликаним забезпечити необхідний рівень ефективності і безпеки руху при безумовному виконанні заданого обсягу перевезень.  Розвиток інфраструктури та стрімке збільшення кількості транспортних засобів у м. Києві поставили ряд суттєвих проблем, вирішення яких є нагальними:  - **зниження рівня пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі**  Нині на багатьох ділянках вулично-дорожньої мережі вичерпано пропускну спроможність, що ускладнює умови руху та створює небезпеку. Тож існує потреба в підвищенні експлуатаційних характеристик існуючої дорожньої мережі та її розвитку, запровадженні інженерно-технічних і організаційних заходів (будівництво та реконструкція світлофорних об’єктів, удосконалення організації дорожнього руху, тощо) для швидкого усунення чи зниження негативних впливів для швидкого, безпечного і зручного руху транспортних засобів і пішоходів.  - **затори у місті**  Згідно з індексом руху транспорту, у 2020 році Київ посів сьоме місце у світі серед мегаполісів, схильних до заторів на дорогах. Про це свідчать дані дослідження компанії TomTom, що займається виробництвом навігаторів та створенням програмного забезпечення для них.  Варто зазначити, що у 2019 році Київ посідав 12 місце у даному рейтингу. Середні витрати часу в київських заторах у 2020 році склали 51%, що на 2% менше за минулорічні показники.  - **збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод**  Про це свідчить сумна статистика, відповідно до якої місто Київ є найбільш небезпечним регіоном в Україні для всіх учасників дорожнього руху.  Згідно з статистичними даними Патрульної поліції України за останні 5 років (2016-2020рр.) в місті зареєстровано більш ніж 205 тис. дорожньо-транспортних пригод, що складає 25,75% від відповідного показника по країні в цілому, у яких загинуло 686 осіб та травмовано 13,4 тис. осіб.  За оперативними даними за 2020 рік у м. Києві сталось 39,5 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 111 осіб та травмовано близько 2,35 тис. осіб.   |  |  | | --- | --- | | C:\Users\ЦОДР2\Downloads\постраждалі.PNG | C:\Users\ЦОДР2\Documents\2021\ПРОЄКТ МЦП\смертельні.PNG |   Попередити виникнення аварійності повністю неможливо, оскільки дорожньо-транспортні пригоди трапляються не тільки внаслідок несприятливих дорожніх умов. На їх виникнення також впливає дуже багато чинників, які відносяться як до умов руху на автомобільній дорозі, так і до впливу самого транспортного потоку, окремого автомобіля, людського фактору, погодних умов тощо.  Основними чинниками, які створюють небезпеку на дорогах та призводять до зростання дорожньо-транспортного травматизму є:  • недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, керування транспортними засобами у стані алкогольного сп’яніння;  • недотримання пішоходами правил дорожнього руху, перехід проїзної частини у невстановлених місцях;  • порушення правил проїзду перехресть;  • необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо);  • порушення правил паркування транспортних засобів на автомобільних дорогах;  • встановлення вуличної реклами, особливо в районі перехресть, над смугами руху, на мостах, шляхопроводах;  • незадовільна якість дорожнього покриття, відсутність розмітки, тощо.  - **повільне впровадження автоматизованих систем управління дорожнім рухом, низький рівень упровадження та практичного застосування новітніх світових технологій, використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху**  В умовах бурхливого росту автомобілізації, керування транспортними потоками є одним з найважливіших завдань в організації дорожнього руху.  При реалізації заходів щодо організації дорожнього руху виділяється два пріоритети: впровадження технічних засобів регулювання дорожнім рухом: тих, що безпосередньо впливають на транспортні й пішохідні потоки з метою формування їхніх необхідних параметрів (дорожні знаки, світлофори, направляючі пристрої і т. д.) та тих, що забезпечують роботу засобів першої групи по заданому алгоритму (дорожні контролери, детектори транспорту, засоби обробки й передачі інформації, засоби диспетчерського зв’язку і т. д.)  На даний час первинні елементи до впровадження сучасних автоматичних систем керування дорожнім рухом (далі – АСКДР) у вигляді стійкого каналу зв’язку між об’єктами транспортної інфраструктури та центром управління відсутні. Наразі в більшості випадків використовуються два види зв’язку: лініями зв’язку «мідь» та каналами стільникового зв’язку GPRS.  Проблематикою перших є низька швидкість передачі даних та строк експлуатації з 1990 року, що призводить до виходу останніх з ладу.  Головною проблематикою стільникового зв’язку GPRS є нестабільний зв’язок. Постійна втрата зв’язку унеможливлює ефективне управління технічними засобами регулювання дорожнім рухом.  Впродовж 2016-2021 років до існуючої системи центрального пункту керування служби АСКДР підключено 703 світлофорних об’єкта, які працюють в координованому керуванні (за якими забезпечено цілодобове безперебійне керування та контроль).  - **відсутність програмного продукту (забезпечення), який би зосередив у собі всі програмні рішення для покращення всіх видів керування дорожнім трафіком**  Відсутня уніфікована система в частині моніторингу та керування всіма елементами вулично-дорожньої мережі м. Києва.  Наразі в місті функціонує центральний пункт керування світлофорними об’єктами, що не оновлювався більше 15-ти років, морально застарів та не відповідає технічним потребам сьогодення. Неможлива інтеграція супутніх систем в сфері керування дорожнім рухом.  - **відсутність належного контролю та недосконалість нормативно-правової бази щодо розробки у складі проєктів будівництва об’єктів у м. Києві схем організації дорожнього руху, пішохідних зон та велосипедних доріжок**  **- висока інтенсивність руйнації доріг**  Неконтрольований рух перевантажених транспортних засобів – одна із основних причин інтенсивної руйнації доріг.  Вантажні автомобілі становлять 10% від загального транспортного потоку і водночас наносять 90% шкоди дорогам, створюючи колійності, вибоїни і тріщини.  Перевантаження вантажного автомобіля лише на 25% збільшує негативний вплив на дорогу в 3 рази і дорівнює впливу руху 70 500 автомобілей.  Крім того, перевантажений транспортний засіб створює загрозливу ситуацію для всіх учасників дорожнього руху. Якщо у випадку екстреного гальмування звичайна вантажівка зберігає довжину гальмівного шляху в межах норми, то перевантажена – перевищує її вдвічі. А за несприятливих погодних умов у екстремальних ситуаціях така вантажівка стає майже повністю некерованою.   1. **Визначення мети Програми**   Основною метою Програми є створення в місті Києві комфортних та безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху шляхом здійснення заходів з організації дорожнього руху, забезпечення безпеки дорожнього руху на аварійно-небезпечних ділянках та запровадження ефективної системи управління дорожнім рухом відповідно до цілей та завдань Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, затвердженої рішенням Київської міської ради від  15 грудня 2011 року № 824/7060 (у редакції рішення Київської міської ради від 06 липня 2017 року № 724/2886).   1. **Обґрунтування шляхів і засобів розв’язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строків виконання Програми**   Проблеми в організації безпеки дорожнього руху в місті Києві передбачається розв’язати шляхом реалізації наступних завдань та заходів:   1. Зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, смертності та травматизму:    * Збільшення частки регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів:  * модернізація перехресть; * будівництво, реконструкція та капітальний ремонт світлофорних об’єктів; * проведення ремонтних робіт та планово-профілактичних заходів на світлофорних об’єктах; * встановлення дублюючого сигналу світлофору на тротуарі (Led-бруківка).   + Визначення та належне облаштування зон змішаного користування (Shared space) з обмеженим швидкісним режимом: * будівництво елементів благоустрою на вулично-дорожній мережі м. Києва; * заміна, відновлення та впровадження дорожніх знаків, знаків маршрутного орієнтування та інформаційно-вказівних дорожніх знаків; * впровадження, обслуговування та ремонт об’єктів пристроїв примусового зниження швидкості руху (ППЗШ) та делініаторів; * придбання та встановлення боллардів (автоматичних, гідравлічних блокіраторів); * пристосування тротуарів, узбіччя, пішохідних переходів тощо для вільного пересування людей з обмеженими фізичними можливостями; * проведення планово-профілактичних заходів на дорожніх знаках та знаках індивідуального проєктування.  1. Удосконалення системи управління у сфері забезпечення безпеки та організації дорожнього руху:  * проведення науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху; * залучення міжнародних фахівців з організації та безпеки дорожнього руху для отримання міжнародного досвіду та знань; * підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання. Проведення тренінгів (семінарів), круглих столів; * участь фахівців з безпеки дорожнього руху в міжнародних заходах, семінарах, конференціях та виставках з питань безпеки дорожнього руху.  1. Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних підвищення безпеки дорожнього руху:  * створення єдиної бази геопросторової схеми організації дорожнього руху (ОДР) в м. Києві.  1. Підвищення безпечності доріг та дорожньої інфраструктури:  * модернізація та експлуатація центрального пункту керування АСКДР; * розробка комплексних схем ОДР, схем велоінфраструктури та інших проєктних розробок; * будівництво ліній зв'язку автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР); * будівництво ІІ черги автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) з реконструкцією та розширенням будинку центрального пункту керування, вул. Б. Хмельницького, 54; * будівництво автоматизованої інформаційної системи керування дорожнім рухом на вулично-шляховій мережі м. Києва (інформаційні електронні табло, керовані дорожні знаки, детектори транспорту та метеонагляд); * впровадження системи перерозподілу транспортних потоків на мосту ім. Є. О. Патона; * реалізація заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху в т.ч. на аварійно-небезпечних ділянках у м. Києві; * придбання та встановлення інформаційних табло змінної інформації на вулично-дорожній мережі м. Києва; * встановлення пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів; * влаштування тактильних орієнтирів на підходах до пішохідних переходів; * нанесення дорожньої розмітки на вулично-дорожній мережі з застосуванням сучасних світлоповертаючих та зносостійких матеріалів; * реконструкція об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури на площі Перемоги; * реконструкція об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури по вул. Васильківській; * реалізація заходів вдосконалення організації дорожнього руху.   5. Мінімізація негативного впливу на стан вулично-дорожньої мережі в процесі перевезення вантажів комерційним автомобільним транспортом:   * придбання та встановлення габаритно-вагових комплексів та їх експлуатація; * будівництво автоматичних пунктів для габаритно-вагового контролю (комплексів зважування у русі WIM).   6. Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху:   * проведення загальноміських просвітницьких кампаній (теле-, радіо-, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення щодо ризиків на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху та оцінка їх ефективності.   7. Реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод:   * забезпечення вулиць (ділянок), що мають особливі геометричні параметри (спуски, підйоми) і на яких можливе ускладнення руху транспорту, відеокамерами спостереження. Усунення перешкод, які заважають руху транспорту та пішоходів.   8. Модернізація та зміцнення матеріально-технічної бази КП "Центр організації дорожнього руху":   * будівництво та реконструкція будівель і споруд виробничої бази по вул. Чистяківській 19-а; * придбання рухомого складу, техніки та спеціалізованої техніки (спеціалізовані автомобілі "автовишки", маловантажні автомобілі, легкові автомобілі, автомобілі вантажні самоскиди, розмічувальні машини, тощо); * придбання обладнання для виробничої діяльності; * придбання відеостіни; * придбання та встановлення технічних засобів відеонагляду на вулично-дорожній мережі м. Києва; * придбання комплекту апаратури зв’язку (РЕ2051) та шаф резервного живлення з підключенням їх до системи центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом; * придбання детекторів транспортних переносних з гелевими акумуляторами; * придбання квадрокоптерів з комплектом додаткових акумуляторів для професійного використання; * придбання відеокамер з розпізнаванням державних номерних знаків з кріпленням та гелевими акумуляторами; * придбання металевих огорож, водоналивних блоків, делініаторів та бар'єру з пластику з попереджувальними сигналами; * придбання комп'ютерної техніки; * придбання офісного програмного забезпечення (операційна система Windows, програмне забезпечення Microsoft Office, програмне забезпечення Corel, програмне забезпечення AutoCAD, антивірус).   Виконання заходів Програми передбачається за рахунок коштів бюджету міста Києва на відповідний рік та кредитних коштів Європейського інвестиційного банку, відповідно до фінансової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) щодо реалізації проєкту «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України», одним із бенефіціарів якого визначено КП «Центр організації дорожнього руху» (далі – Проєкт), яка 19.12.2019 була ратифікована Верховною Радою України.  Обсяги фінансування Програми уточнюються щороку під час складання проєкту бюджету міста Києва на відповідний рік у межах видатків, передбачених головному розпоряднику бюджетних коштів.  Виконання Програми у повній мірі можливе за умови її фінансового забезпечення у визначених обсягах.  Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми становить **2 377 502,3 тис. грн.**   |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Обсяг коштів, які пропонуєть-ся залучити на виконання Програми, тис. грн. | Етапи виконання Програми | | | | | Усього витрат на виконання Програми, тис. грн. | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | | Обсяг ресурсів, усього, у тому числі: | 440 477,6 | 624 165,9 | 690 714,3 | 325 683,6 | 296 460,9 | 2 377 502,3 | | Державний бюджет | - | - | - | - | - | - | | Бюджет міста Києва | 320 477,6 | 319 165,9 | 346 714,3 | 325 683,6 | 296 460,9 | 1 608 502,3 | | Кошти інших джерел | 120 000,0 | 305 000,0 | 344 000,0 | - | - | 769 000,0 |   Строк виконання Програми: 2019-2023 роки.  **5.** **Аналіз впливу заходів Програми на соціально-економічне становище різних категорій жінок та чоловіків, а також на забезпечення гендерної рівності**  Заходи Програми спрямовані на задоволення інтересів всіх учасників дорожнього руху, зокрема враховано потреби осіб з порушенням зору, інвалідністю та інших маломобільних груп населення (особи з тимчасовим порушенням здоров’я, вагітні жінки, громадяни похилого віку, особи з дитячими візками), а саме:  - у завданні 1 Програми «Зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, смертності та травматизму» при будівництві та реконструкції світлофорних об’єктів передбачено встановлення пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, пониження бортових каменів з улаштуванням тактильної плитки;  - у завданні 4 Програми «Підвищення безпечності доріг та дорожньої інфраструктури» при реконструкції об’єктів дорожньо-транспортної інфраструктури на площі Перемоги та вул. Васильківській передбачено встановлення пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, пониження бортових каменів з улаштуванням тактильної плитки, влаштування острівців безпеки та інших місць захисту пішоходів.  У завданні 2 Програми «Удосконалення системи управління у сфері забезпечення безпеки та організації дорожнього руху» у навчаннях, тренінгах, семінарах, круглих столах та міжнародних заходах з питань безпеки дорожнього руху доля чоловічої та жіночої статті складатиме 65 на 35 відсотків.  **6. Перелік завдань і заходів Програми, результативні показники Програми**  Перелік завдань і заходів, а також результативні показники виконання Програми наведені у додатку до Програми, який сформовано відповідно до цілей та завдань Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, затвердженої рішенням Київської міської ради від 15 грудня 2011 року № 824/7060 (у редакції рішення Київської міської ради від 06 липня 2017 року № 724/2886).   1. **Індикатори Програми**  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **№ з/п** | **Назва індикатора** | **Одиниця виміру** | **Значення індикатора за роками** | | | | | | **2019 рік** | **2020 рік** | **2021 рік** | **2022 рік** | **2023 рік** | | **1** | **2** | **3** |  |  |  | **4** | **5** | | 1. | Кількість загиблих у ДТП | осіб/100 тис.мешка-нців | 3,3 | 3,3 | 3,1 | - | - | | 2. | Частка наземних переходів, облаштованих об'єктами світлофорного регулювання | % | - | - | - | 26,9 | 33,8 | | 3. | Частка модернізованих об’єктів дорожньо-транспортної інфраструктури сучасними конструкціями та технічними засобами регулювання дорожнього руху (ТЗРДР) | % | - |  | - | 19,9 | 26,1 |  1. **Координація та контроль за ходом виконання Програми**   Координація та контроль за ходом виконання Програми здійснює заступник голови Київської міської державної адміністрації, який згідно з розподілом обов’язків забезпечує здійснення повноважень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у галузі транспорту.  Безпосередній контроль за виконанням завдань і заходів Програмита за цільовим та ефективним використанням коштів здійснює Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).  Комунальне підприємство «Центр організації дорожнього руху» щоквартально до 01 числа другого місяця, що настає за звітним періодом, надає до 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 та річний звіти про виконання завдань і заходів Програми – до 20 числа другого місяця, що настає за звітним періодом;  заключний звіт про виконання завдань і заходів Програми – не пізніше ніж у тримісячний строк після закінчення встановленого строку виконання Програми;  уточнені річні звіти про виконання завдань і заходів Програми (в разі необхідності) – до 01 квітня року, наступного за звітним.  З урахуванням реалізації заходів Програми та виділених в кожному поточному році фінансових ресурсів, Комунальне підприємство «Центр організації дорожнього руху», як співвиконавець Програми надає свої пропозиції на наступний рік щодо обсягів фінансування з обґрунтуванням 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 обґрунтовану оцінку результатів виконання Програми та, у разі потреби, розробляє пропозиції щодо доцільності продовження тих чи інших заходів, включення додаткових заходів і завдань, уточнення результативних показників та індикаторів Програми, обсягів і джерел фінансування, переліку співвиконавців, строків виконання Програми та окремих її завдань і заходів тощо.  Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у встановлені терміни розміщує на Єдиному веб-порталі територіальної громади міста Києва річний (квартальний) звіт та заключний звіт про результати виконання Програми.  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, досягнення проміжних цілей та ефективність використання коштів може розглядатися на сесіях Київської міської ради та на засіданнях відповідних постійних комісій Київської міської ради протягом року в разі виникнення потреби. |