

Додаток 7

до розпорядження начальника Київської  
міської військової адміністрації

від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

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

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

1.	Мета програми	Впровадження сучасної транспортної політики на засадах сталої міської мобільності для безпечного, якісного та комфортного пересування мешканців і гостей м.Києва, пріоритетами якої є сталий розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів, підвищення ефективності управління транспортною системою міста з урахуванням потреб територіальної громади та сучасних європейських практик.
2.	Оперативні цілі, визначені Стратегією розвитку міста Києва (іншими стратегічними документами), на досягнення яких спрямована програма	<p>Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Основні напрями:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;</li><li>2. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.</li></ol> <p>Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 роки</p> <p>Стратегічна ціль:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Формування згуртованої держави в соціальному, гуманітарному, економічному, екологічному, безпековому та просторовому вимірах.</li></ol> <p>Оперативна ціль:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>4. Розвиток інфраструктури та цифрова трансформація регіонів</li></ol> <p>Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року:</p> <p>Сектор 2.1. Житлово-комунальне господарство</p> <p>Оперативна ціль:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Підвищення ефективності споживання енергоресурсів</li></ol> <p>Сектор 2.2. Транспорт та міська мобільність</p> <p>Оперативні цілі:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Впровадження принципів сталої міської мобільності;</li><li>2. Підвищення безпеки дорожнього руху;</li><li>3. Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів;</li><li>4. Підвищення ефективності управління транспортною системою міста.</li></ol> <p>Сектор 2.6. Публічний простір</p> <p>Оперативна ціль:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>5. Впорядкування та розвиток публічного простору</li></ol>
3.	Дата, номер і назва розпорядчого	Розпорядження Київського міського голови від 10.04.2023 № 287 «Про підготовку проєкту Міської цільової програми розвитку

	документа про розроблення проєкту програми	транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки»
4.	Розробник програми	Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Департамент транспортної інфраструктури)
5.	Відповідальний виконавець програми	Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)
6.	Співвиконавці програми	<p>Комунальна корпорація «Київавтодор» (КП «Київавтодор»);</p> <p>Комунальне підприємство «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва» (КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»);</p> <p>Комунальне підприємство «Київпастрас» (КП «Київпастрас»);</p> <p>Комунальне підприємство «Київтранспарксервіс» (КП «Київтранспарксервіс»);</p> <p>Комунальне підприємство «Київський метрополітен» (КП «Київський метрополітен»);</p> <p>Комунальне підприємство електромереж зовнішнього освітлення м. Києва «Київміськесвітло» (КП «Київміськесвітло»);</p> <p>Комунальне підприємство «Центр організації дорожнього руху» (КП «Центр організації дорожнього руху»);</p> <p>Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (КП МА «Київ» (Жуляни));</p> <p>Комунальна організація виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Інститут Генерального плану м.Києва» (КО «Інститут Генерального плану м.Києва»);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Голосіївського району» міста Києва (КП ШЕУ Голосіївського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Дарницького району» міста Києва (КП ШЕУ Дарницького району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Деснянського району» міста Києва (КП ШЕУ Деснянського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Дніпровського району» міста Києва (КП ШЕУ Дніпровського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Оболонського району» міста Києва (КП ШЕУ Оболонського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Печерського району» міста Києва (КП ШЕУ Печерського району м.Києва);</p> <p>Комунальне підприємство «Шляхово-експлуатаційне управління по ремонту та утриманню автомобільних шляхів та споруд на них Подільського району» міста Києва (КП ШЕУ Подільського району м.Києва);</p>



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

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

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

Закону України «Про транспорт»;

Закону України «Про автомобільний транспорт»;

Закону України «Про міський електричний транспорт»;

Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



### *Відсутність Плану сталої міської мобільності.*

Додаткові виклики та ризики, що постали перед громадою міста, вимагають збільшення уваги до питань мобільності, безпечності та надійності всіх об'єктів транспортної інфраструктури столиці, розробки Плану сталої міської мобільності (ПСММ) як основи транспортної політики міста. ПСММ – це інструмент стратегічного планування розвитку транспортної системи міста, розробка якого дасть можливість сформулювати 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).

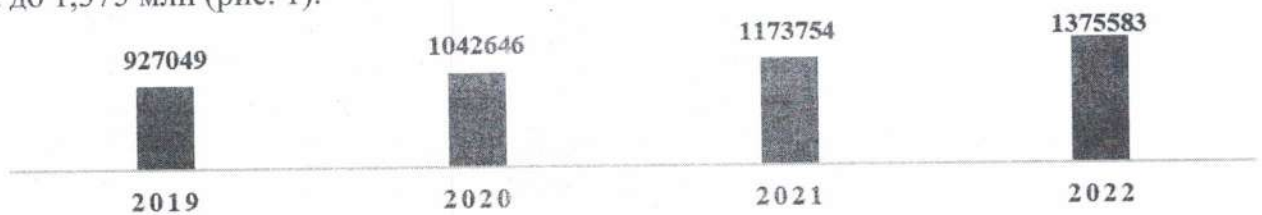


Рис. 1. Динаміка кількості зареєстрованих автомобілів у столиці на 1 січня відповідного року.

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).

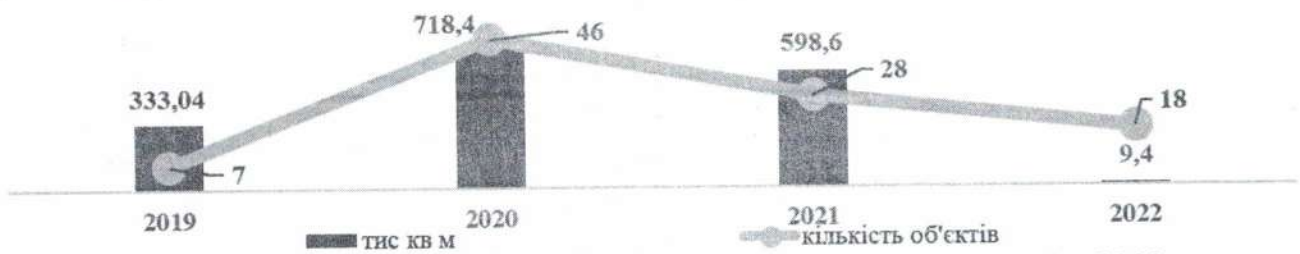


Рис. 3. Капітальний ремонт транспортної інфраструктури у 2019 – 2022 роках.

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).

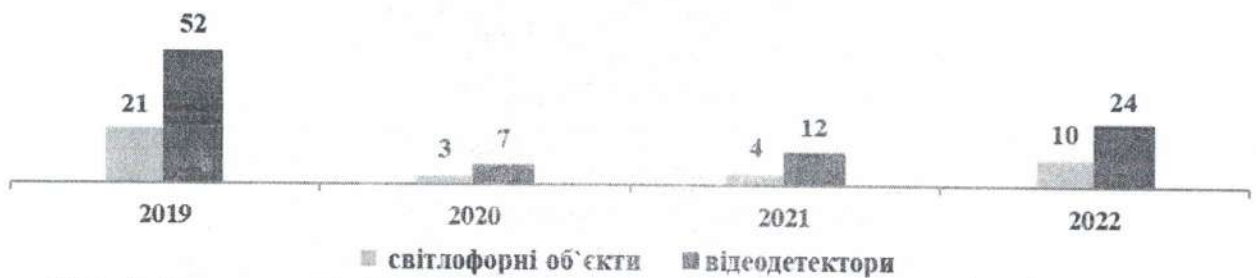


Рис. 4. Встановлені відеодетектори транспорту Traficam на світлофорних об'єктах, од.

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, проектні рішення, створювати прогнозні моделі.

*Недосконалість системи впорядкування паркувального простору.*

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

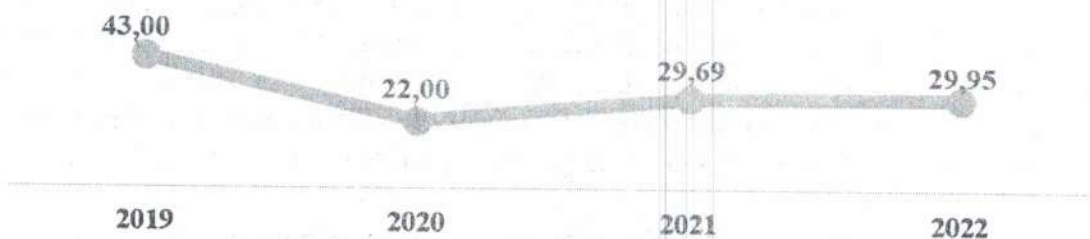


Рис. 5. Охоплення паркомісцями зареєстрованих автомобілів в місті Києві, паркомісць/1 тис. зареєстрованих авто

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



Задля вирішення проблемних питань з паркування застосовується практика зі створення перехоплюючих паркінгів. Станом на 30.12.2022 року обладнано 5 перехоплюючих паркінгів з 14 існуючих. Облаштування інших об'єктів заплановано впродовж декількох років, зважаючи на значну вартість цих робіт.

*Низький рівень безпеки дорожнього руху.*

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

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

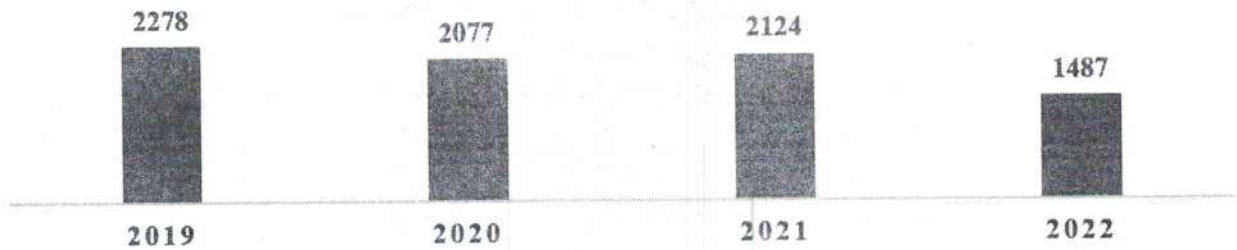


Рис. 6. Динаміка скоєних у місті ДТП з постраждалими, од.

Однією із причин великої кількості ДТП є незадовільний стан вулично-дорожньої мережі. З метою зниження стану аварійності на дорогах виникає потреба у здійсненні заходів з обстеження, вдосконалення транспортної інфраструктури та належного її утримання. Так, у 2022 році було проведено роботи з поточного ремонту на 308,113 тис м<sup>2</sup> вулично-дорожньої мережі, а також заливка тріщин – 308,19 тис м п., ремонт (заміна) дорожніх огорожень – 1058 м п., удосконалення організації дорожнього руху на перехрестях – 10 од. (зокрема моніторинг дорожніх знаків) (рис. 7).

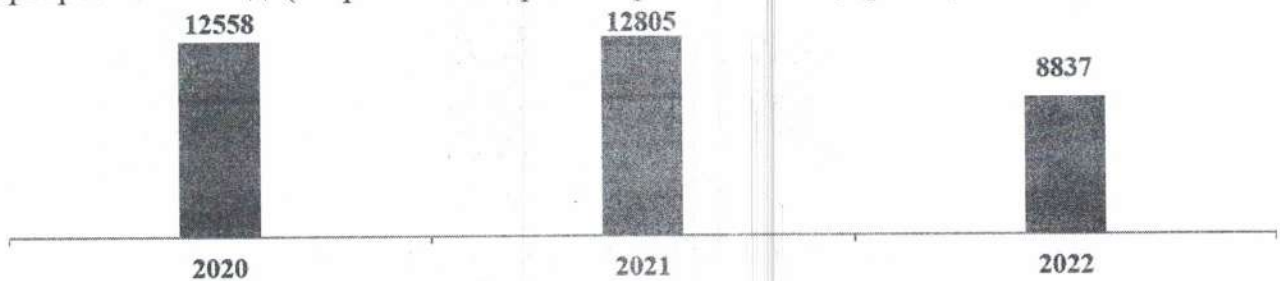


Рис 7. Динаміка впровадження, заміни та відновлення дорожніх знаків та знаків маршрутного орієнтування, од.

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

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

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

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

*Невідповідність існуючого освітлення сучасним вимогам та нормативам енергозбереження.*

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

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

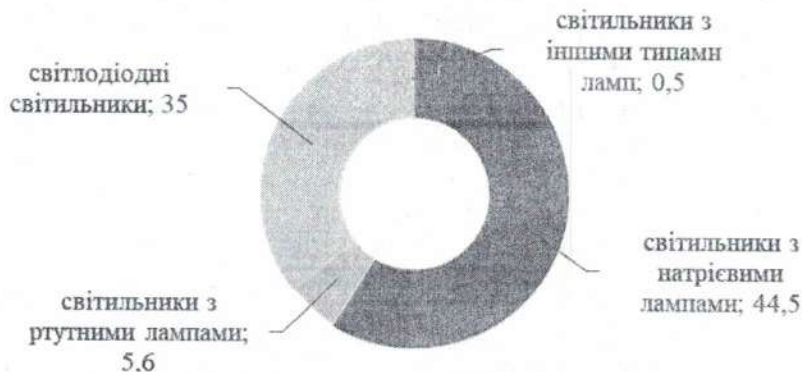


Рис. 8. Структура джерел зовнішнього освітлення за типами ламп у 2022 році, %

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

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

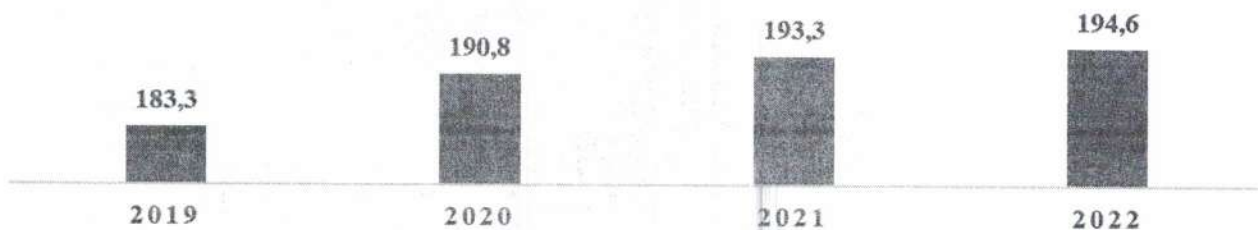


Рис. 9. Динаміка зміни світлоточок, тис. од.

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

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

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

На сьогоднішній день в столиці недостатня кількість одиниць громадського транспорту із низькою підлогою – 51,9% (здіяні у перевезенні пасажирів лише 981 од.);



зовнішніми та внутрішніми звуковими інформаторами номера і оголошення зупинок маршруту; засобами візуалізації в салоні (інформаційна стрічка) з метою доступу до них осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення та невідповідність висоти посадкових майданчиків рівню підлоги громадського транспортного засобу.

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

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

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).

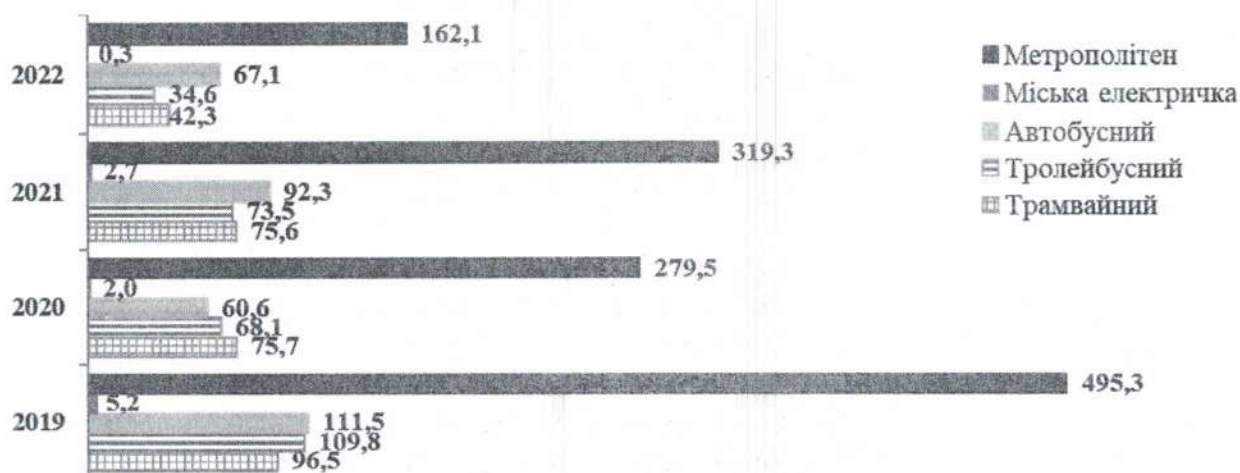


Рис. 11. Пасажирські перевезення за видами громадського транспорту, млн пасажирів

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).

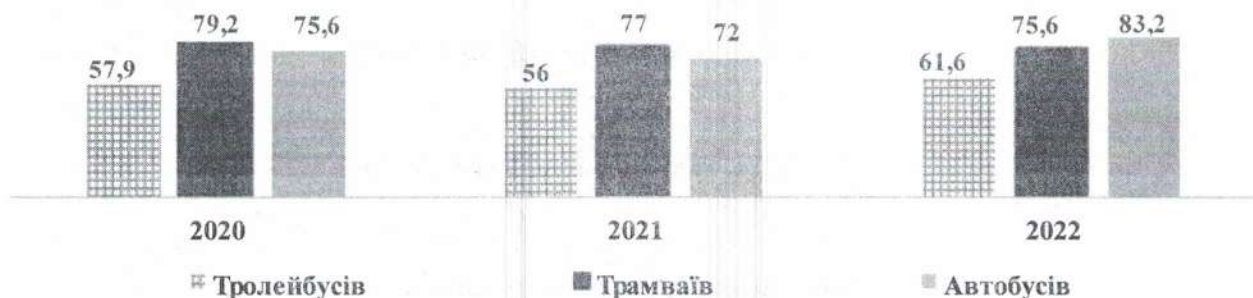


Рис. 12. Середній рівень зносу рухомого складу, %

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).



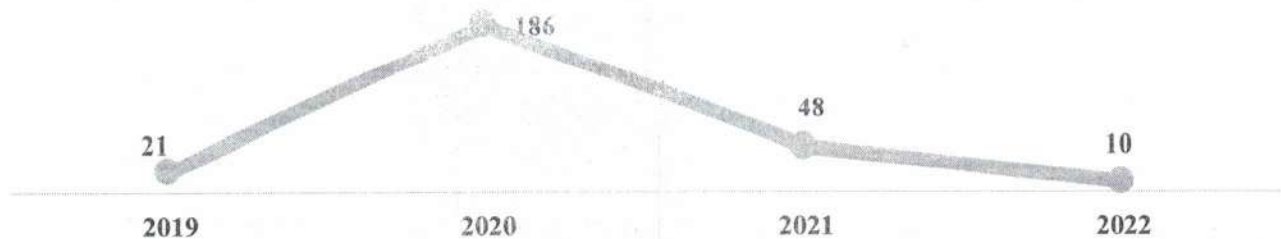


Рис. 13. Оновлення рухомого складу громадського транспорту, од.

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).

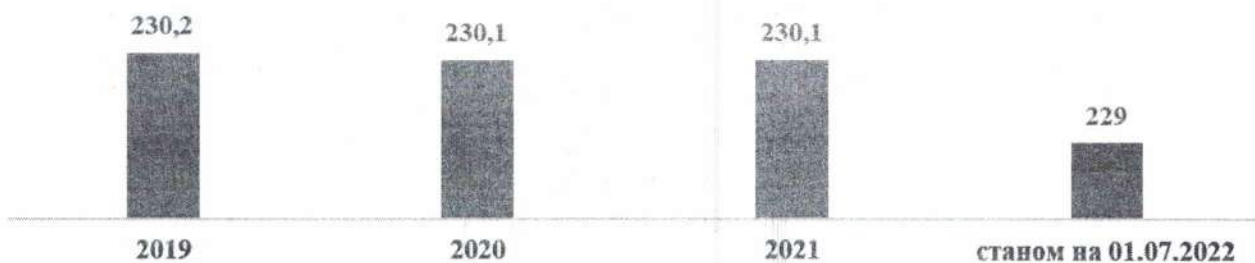


Рис. 14. Довжина трамвайних колій, км

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 унеможливило 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).



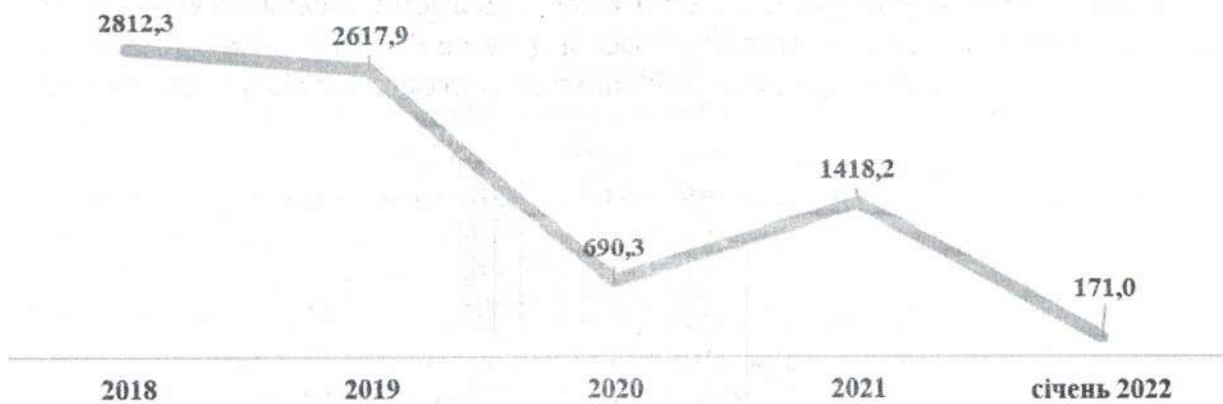


Рис. 17. Динаміка перевезення пасажирів Міжнародним аеропортом «Київ» (Жуляни), тис. пас.

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 ICAO (Міжнародна організація цивільної авіації) з безпеки польотів, що дозволить забезпечити безперебійну роботу аеропорту на рівні його пропускної спроможності (22 літако-вильота на годину), зокрема при складних погодних умовах.

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

### III. ВИЗНАЧЕННЯ МЕТИ ПРОГРАМИ

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

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

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



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

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

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

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

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

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

*Інформатизації транспортної системи.* Одним з основних напрямів підвищення пропускної спроможності вулично-шляхової мережі є подальший розвиток автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР). Така система дозволяє здійснювати відеонагляд за дорожнім рухом, управляти транспортом у режимі автоматичного адаптованого керування з пріоритетом громадського транспорту, а також керуваними 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 та підготовки топографічної основи, що слугують підґрунтям для розробки інтегрованого плану розвитку транспортної інфраструктури столиці. Створення ефективної транспортної моделі міста Києва дозволить приймати рішення щодо підвищення ефективності функціонування транспортної системи для комфортного та якісного пересування мешканців та гостей столиці. Подальша розробка інтегрованого плану розвитку транспортної інфраструктури міста Києва та його приміської зони сприятиме моделюванню сценаріїв з розвитку вулично-дорожньої мережі, які лягатимуть в обґрунтування щодо прийняття рішень з реалізації завдань по утриманню і розбудові транспортної і вулично-дорожньої мережі міста Києва. Реалізація 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 проектування або передпроекту; перевіряти гіпотези; надавати інформацію для визначення черговості виконання ремонтних робіт на вуличній мережі міста з метою оптимізації паралельних і послідовних процесів виконання робіт; визначати доцільність та параметри будівництва нових об'єктів на вуличній мережі міста.

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

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

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

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

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

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



встановленням пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів, які враховують потреби людей з порушенням слуху, зору та мовлення.

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

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

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

В рамках розбудови рейкового транспорту (трамвайної мережі) передбачено будівництво та реконструкцію трамвайних ліній. Програма включає в себе проект 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.

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 пасажирів такий транспорт матиме безліч переваг, серед яких: комфорт, передбачуваний графік перевезень, обґрунтований тариф.

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

*Зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на довкілля, зокрема шляхом якісного оновлення рухомого складу громадського транспорту, що передбачає придбання екологічно чистих видів громадського транспорту (трамваїв, тролейбусів), які сприятимуть покращенню екологічної ситуації у місті.* Програма включає заходи зі збільшення 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», який передбачає придбання нового, сучасного рухомого складу (вагонів) метрополітену.

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

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

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

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

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

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



Завдання та заходи Програми передбачають фінансування з державного бюджету, бюджету міста Києва та інших джерел, дозволених законодавством України. Обсяг фінансування уточнюється щороку під час підготовки проєкту бюджету міста Києва на відповідний рік у межах видатків, передбачених головному розпоряднику бюджетних коштів, відповідальному за виконання завдань і заходів Програми.

Строк виконання Програми: 2024-2025 роки.

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

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

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

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

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

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



- створення безбар'єрного, комфортного та безпечного пішохідного простору, доступного для всіх категорій користувачів шляхом збільшення кількості регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів;

- придбання та встановлення пристроїв звукового оповіщення для дублювання пішохідних світлофорів;

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

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

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

## **VI. ПЕРЕЛІК ЗАВДАНЬ І ЗАХОДІВ ПРОГРАМИ, РЕЗУЛЬТАТИВНИХ ПОКАЗНИКІВ ПРОГРАМИ**

Перелік завдань і заходів, результативних показників Програми наведено в додатку І до Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2024-2025 роки.



## VII. ІНДИКАТОРИ ПРОГРАМИ

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

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



## VIII. КООРДИНАЦІЯ ТА КОНТРОЛЬ ЗА ХОДОМ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ

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

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) здійснює безпосередній контроль за виконанням завдань і заходів Програми, в той час як головні розпорядники бюджетних коштів, які є співвиконавцями заходів Програми та яким передбачені бюджетні призначення на виконання заходів Програми, відповідають за цільове і ефективне використання коштів.

Виконавці/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) наступну інформацію про виконання завдань і заходів Програми:

- квартальні звіти – до 01 травня, 01 серпня та 01 листопада звітного року;
- річний звіт – до 01 березня року, наступного за звітним;
- заключний звіт та уточнені річні звіти (у разі потреби) – до 01 квітня року, наступного за звітним.

Виконавці/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 (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) або головного розпорядника коштів Програми 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.



Таблиця 1

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

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



1.2.3. Будівництво під'їзної автомобільної дороги від просп. Вазера Лобановського (Червоногородного проспекту) (об'їзду примикання вул. Володимиря Брожка (вул. Кіровоградська) до Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) у Солотвинському районі міста Києва	2025	Департамент Транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва»	Разом	Всього:	250 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		250 000,00
1.2.4. Будівництво вулиці від проспекту Петра Григоренка до межі міста Києва у Дарницькому районі	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва»	Разом	Всього:	50 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		50 000,00
1.2.5. Будівництво під'їзних шляхів до земельної ділянки, наданої для будівництва житлових будинків для забезпечення житлом учасників та учасників АТО та громадян (громадян), які перебувають на квартирному обліку, на вулиці Жиданській, 5 у Голосіївському районі м. Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	1 000,00	витрат: обсяг видатків, тис. грн		1 000,00
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість розроблених проектів, од.	1	
			Бюджет м. Києва	Всього:	1 000,00	ефективності: середні витрати на розробку однієї проектної-кошторисної документації, тис. грн		7 912,51
			Інші джерела	Всього:	1 000,00	якості: рівень готовності проекту, %		13,90
				2024 рік:	0,00			
				2025 рік:	0,00			



	1.2.6 Будівництво автомобільної дороги на ділянці між вул. О.Довбуша та Броварським проспектом у Дніпровському районі	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	75 000,00	виплат:		75 000,00
					2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн		
	1.2.7. Продовження вул. Сузальської до Понітрофоготського проспекту з будівництвом шляхопроволу через залізничні колії	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	10 000,00	виплат:		10 000,00
				2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн			
	1.2.8. Реконструкція транспортної розв'язки на перетині проспекту Червоної з вул. Тетяніна у Солом'янському та Шевченківському районах м.Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	40 000,00	виплат:		40 000,00
				2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн			
	1.2.9. Реконструкція вул. Стеценка від Інтернаціональної площі включно з ліквідацією кінцевого руху на перетині вул. Стеценка з вул. Туполева та вул. Цербакова	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	140 000,00	виплат:		140 000,00
				2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн			
				Державний бюджет	Всього:	40 000,00	ефективності:		645 266,26
					2024 рік:	0,00	середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		
				Інші джерела	Всього:	40 000,00	ефективності:		81,70
					2024 рік:	0,00	рівень готовності об'єкта на кінець року, %		
				Інші джерела	Всього:	0,00	ефективності:		
					2024 рік:	0,00	рівень готовності об'єкта на кінець року, %		
				Разом	Всього:	140 000,00	виплат:		140 000,00
					2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн		
				Державний бюджет	Всього:	100 000,00	продукту:		0,19
					2024 рік:	0,00	обсяг реконструювані, км		
				Бюджет м.Києва	Всього:	40 000,00	ефективності:		752 530,63
					2024 рік:	0,00	середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		
				Інші джерела	Всього:	0,00	ефективності:		6,10
					2024 рік:	0,00	рівень готовності об'єкта на кінець року, %		
				Інші джерела	Всього:	0,00	ефективності:		
					2024 рік:	0,00	рівень готовності об'єкта на кінець року, %		
				Разом	Всього:	140 000,00	виплат:		140 000,00
					2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн		
				Державний бюджет	Всього:	100 000,00	продукту:		0,19
					2024 рік:	0,00	обсяг реконструювані, км		
				Бюджет м.Києва	Всього:	40 000,00	ефективності:		752 530,63
					2024 рік:	0,00	середні витрати на реконструкцію одного км, тис. грн		
				Інші джерела	Всього:	0,00	ефективності:		6,10
					2024 рік:	0,00	рівень готовності об'єкта на кінець року, %		







	1.2.14. Реконструкція об'єкта дорожньо-транспортної інфраструктури по вул. Васильківській	2024-2025	Департамент Транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	31 840,00	витрати:	4 000,00	27 840,00
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	1	1
	1.2.15. Реконструкція шляхопроводу на перехресті вул. Будівельників з Броварським проспектом і Святошино-Броварською лінією метрополітену біля станції метро «Дарниця»	2024-2025	Департамент Транспортної інфраструктури, КК «Київавтодор»	Разом	Всього:	185 000,00	витрати:	15 000,00	170 000,00
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	1	0,241
	1.3. Інформатизація транспортної системи	2025	Департамент Транспортної інфраструктури, КО «Київвентіла»	Разом	Всього:	14 000,00	витрати:	14 000,00	14 000,00
				Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:	30	
	1.3.1. Розробка документальї з транспортного моделювання міста Києва	2025	Державний бюджет	Всього:	14 000,00	ефективності:	466,67		
				Всього:	0,00	якості:	100,00		
	1.3.1.1. Розробка документальї з транспортного моделювання міста Києва	2025	Державний бюджет	Всього:	14 000,00	ефективності:	466,67		
				Всього:	0,00	якості:	100,00		



1.3.2. Забезпечення функціонування центрального пункту керування автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР), придбання програмного забезпечення	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	55 346,50	витрати: обсяг видатків, тис. грн	27 049,00	28 297,50					
				2024 рік:	27 049,00								
				2025 рік:	28 297,50								
				Державний бюджет	Всього:				0,00	продукту: кількість пунктів керування, що утримуються, од.	1		
				2024 рік:	0,00								
				2025 рік:	0,00								
				Бюджет м. Києва	Всього:				0,00			кількість придбаного програмного забезпечення, од.	2
				2024 рік:	55 346,50								
				2025 рік:	27 049,00								
				Інші джерела	Всього:				0,00				
2024 рік:	28 297,50												
2025 рік:	0,00												
Разом	Всього:	3 176,00	середні видатки на одиницю програмного забезпечення, тис. грн	1 648,75									
2024 рік:	1 588,00												
2025 рік:	0,00												
Державний бюджет	Всього:	0,00			якості: рівень забезпечення функціонування пункту керування, %	100,00							
2024 рік:	0,00												
2025 рік:	0,00												
Бюджет м. Києва	Всього:	0,00					якості: середні видатки на обладнання для обслуговування одного перехоплюючого паркінгу, тис. грн	794,00					
2024 рік:	0,00												
2025 рік:	0,00												
Інші джерела	Всього:	3 176,00							ефективності: середні видатки на обладнання для обслуговування одного перехоплюючого паркінгу, тис. грн	794,00			
2024 рік:	1 588,00												
2025 рік:	1 588,00												
Разом	Всього:	102 635,00	продукту: кількість перехоплюючих паркінгів, од.	2									
2024 рік:	48 360,00												
2025 рік:	54 275,00												
Державний бюджет	Всього:	0,00			якості: співвідношення обслугованих майданчиків до потреби, %	50,00							
2024 рік:	0,00												
2025 рік:	0,00												
Бюджет м. Києва	Всього:	0,00					витрати: обсяг видатків, тис. грн	48 360,00					
2024 рік:	0,00												
2025 рік:	0,00												
Інші джерела	Всього:	0,00							продукту: кількість обслугованих машинно місць на паркувальних майданчиках із заданими кишенями, од.	744			
2024 рік:	0,00												
2025 рік:	0,00												
Бюджет м. Києва	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на обслуговування одного машинно місця на паркувальних майданчиках із заданими кишенями, тис. грн	65,00									
2024 рік:	0,00												
2025 рік:	0,00												
Інші джерела	Всього:	102 635,00			якості: співвідношення обслугованих машинно місць до нормативної потреби, %	47,00							
2024 рік:	48 360,00												
2025 рік:	54 275,00												

1.4. Висконалення систем та порядку паркування	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс-парксервіс»	Разом	Всього:	3 176,00	продукту: кількість паркувальних майданчиків із заданими кишенями	744	835
				2024 рік:	1 588,00			
1.4.1. Створення перехоплюючих паркінгів біля ключових пересадочних вузлів громадського транспорту (РАРК&RПДЕ)	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс-парксервіс»	Разом	Всього:	102 635,00	якості: співвідношення обслугованих майданчиків до потреби, %	50,00	64,00
2024 рік:				48 360,00				
1.4.2. Обладнання паркувальних майданчиків зв'язними кишенями	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київтранс-парксервіс»	Разом	Всього:	0,00	ефективності: середні видатки на обслуговування одного машинно місця на паркувальних майданчиках із заданими кишенями, тис. грн	65,00	65,00
2024 рік:				0,00				
	2024 - 2025		Разом	Всього:	102 635,00	якості: співвідношення обслугованих машинно місць до нормативної потреби, %	47,00	100,00
				2024 рік:	48 360,00			
				2025 рік:	54 275,00			



1.4.3. Будівництво багаторишного паркінгу на вул.Гетьмана Павла Полуботка, 50 (вул. Мурашівська, 6, 6-А, 6-Б, 6-Г) у Деснянському районі м.Києва	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхо-транспортних споруд м.Києва»	Разом	Всього:	16 000,00	витрат:		
			2024 рік:	1 000,00	обсяг видатків, тис. грн	1 000,00	15 000,00	
			Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:		
			2024 рік:	0,00	обсяг будівництва, кв. м	38,14	572,15	
			Бюджет м.Києва	Всього:	16 000,00	ефективності:		
			2024 рік:	1 000,00	середні витрати на будівництво одного кв. м, тис. грн	26,22	26,22	
			Інші джерела	Всього:	0,00	якості:		
			2024 рік:	0,00	рівень готовності об'єкта, %	0,13	2,00	
			Разом	Всього:	5 094 132,40			
			2024 рік:	2 017 060,90				
			Державний бюджет	Всього:	3 077 071,50			
			2024 рік:	0,00				
			Бюджет м.Києва	Всього:	4 688 321,40			
			2024 рік:	1 967 112,90				
			Інші джерела	Всього:	2 721 208,50			
			2024 рік:	105 811,00				
			2025 рік:	49 948,00				
			Разом	Всього:	55 865,00			
			2024 рік:	0,00				
			Державний бюджет	Всього:	1 000,00	витрат:		1 000,00
			2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн			
			Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	продукту:		
			2024 рік:	0,00	кількість розроблених проектів, од.		1	
			Інші джерела	Всього:	0,00	ефективності:		
			2024 рік:	0,00	середні витрати на розробку однієї проектно-кошторисної документації, тис. грн		3 058,34	
			2025 рік:	0,00	якості:			
			Разом	Всього:	1 000,00	рівень готовності проекту, %		32,70
			2024 рік:	0,00	витрат:			
			Державний бюджет	Всього:	1 000,00	обсяг видатків, тис. грн		1 000,00
			2024 рік:	0,00	продукту:			
			Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	кількість розроблених проектів, од.		1
			2024 рік:	0,00	ефективності:			
			Інші джерела	Всього:	1 000,00	середні витрати на розробку однієї проектно-кошторисної документації, тис. грн		2877,33
			2024 рік:	0,00	якості:			
			2025 рік:	0,00	рівень готовності проекту, %			34,75

**Всього за розділом 1**

2. Підвищення безпеки дорожнього руху	2.1. Збільшення частки регулювання та інженерно-обладаних пішохідних переходів	2.1.1. Будівництво пішохідного переходу через дорогу Т-10-27 Київське півкільце біля будівлю №2 по вулиці Дягилівської у Голосіївському районі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КК «Київгазодор»	Разом	Всього:	1 000,00	витрат:		
					2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн		1 000,00	
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:		
					2024 рік:	0,00	кількість розроблених проектів, од.		1	
					Бюджет м.Києва	Всього:	1 000,00	ефективності:		
					2024 рік:	0,00	середні витрати на розробку однієї проектно-кошторисної документації, тис. грн		3 058,34	
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості:		
					2024 рік:	0,00	рівень готовності проекту, %		32,70	
					Разом	Всього:	1 000,00	витрат:		1 000,00
					2024 рік:	0,00	обсяг видатків, тис. грн			1 000,00
					Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:		
					2024 рік:	0,00	кількість розроблених проектів, од.		1	
					Бюджет м.Києва	Всього:	1 000,00	ефективності:		
					2024 рік:	0,00	середні витрати на розробку однієї проектно-кошторисної документації, тис. грн		2877,33	
					Інші джерела	Всього:	0,00	якості:		
					2024 рік:	0,00	рівень готовності проекту, %		34,75	





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







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









2.3.6. Будівництво II черги автомобільзованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) з реконструкцією та розширенням будівліу центрального пункту керування, вул. Б. Хмельницького, 54	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Центр організації дорожнього руху»	Разом	Всього:	1 000,00	витрати:	1 000,00	
			Державний бюджет	Всього:	1 000,00	продукту:		
2.4. Модернізація та розширення мереж зовнішнього освітлення вулиць, магістралей, лінійних перехідів, тротуарів та прибудинкових територій	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київськвєліто»	Разом	Всього:	10 000,00	витрати:	10 000,00	
			Державний бюджет	Всього:	10 000,00	продукту:		
			Бюджет м.Києва	Всього:	0,00	ефективності:		
			Інші джерела	Всього:	0,00	кількість проєктів, од.	16	
			Всього:	2024 рік:	0,00	середні витрати на будівництво одиниці світлоточки прибудинкової території, тис. грн	144,52	
			Всього:	2025 рік:	0,00	середні витрати на проєктні роботи, тис. грн	345,00	
			Всього:	Всього:	10 000,00	якості:		
			Всього:	2024 рік:	0,00	рівень побудованих світлоточок на прибудинкових територіях у поточному році до запланованих, %	100,00	
			Всього:	2025 рік:	0,00	рівень забезпеченості проєктною документацією, у % до запланованого	100,00	
			2.4.2. Будівництво мережі зовнішнього освітлення вулиці Труханівської у Дніпровському та Деснянському районах міста Києва	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КП «Київськвєліто»	Разом	Всього:	21 076,28
Державний бюджет	Всього:	0,00				продукту:		
Бюджет м.Києва	Всього:	21 076,28				кількість світлоточок, що будуть побудовані, од.	119	
Інші джерела	Всього:	0,00				ефективності:		
Всього:	2024 рік:	0,00				середня вартість будівництва одиниці світлоточки, тис. грн	177,11	
Всього:	2025 рік:	0,00				якості:		
Всього:	2024 рік:	0,00				рівень побудованих світлоточок у поточному році до запланованих, %	100,00	
Всього:	2025 рік:	0,00						
Всього:	Всього:	21 076,28						
Всього:	2024 рік:	21 076,28						











3.3. Приоритетний розв'язок систем пивалісного рейкового транспорту	3.3.1. Будівництво ділянки Сиріачко-Печерської лінії метрополітену від станції «Синьця» на житловий масив Виноградар з електродією у Подільському районі	2024-2025	Департамент транспортуної інфраструктури, КП «Київський метрополітен»	Разом		Витрати:		640 000,00	850 000,00
				2024 рік	2025 рік	обсяг видатків, тис. грн	кількість об'єктів (км лінії)		
				Всього:	1 490 000,00				
				Державний бюджет	0,00			0,423	0,562
				Всього:	1 490 000,00				
				М.Києва	640 000,00			1 513 750,70	1 513 750,70
				2025 рік:	850 000,00				
				Всього:	0,00			7,43	15,02
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	0,00				
				Разом	20 000,00				20 000,00
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	20 000,00				
				Державний бюджет	0,00				
				Всього:	0,00				
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	0,00				
				М.Києва	20 000,00				1 153 075,80
				2025 рік:	0,00				
				Інші джерела	0,00				1,73
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	0,00				
				Разом	25 000,00				5 000,00
				2024 рік:	5 000,00				20 000,00
				2025 рік:	20 000,00				
				Державний бюджет	0,00				0,002
				Всього:	0,00				0,01
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	0,00				
				М.Києва	25 000,00				2 545 343,30
				2024 рік:	5 000,00				2 545 343,30
				2025 рік:	20 000,00				
				Інші джерела	0,00				0,08
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	0,00				0,12
				Разом	46 830,00				46 830,00
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	46 830,00				
				Державний бюджет	0,00				1
				Всього:	0,00				
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	0,00				
				М.Києва	46 830,00				46 830,00
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	46 830,00				
				Інші джерела	0,00				100,00
				2024 рік:	0,00				
				2025 рік:	0,00				

	3.3.5. Реконструкція трамвайної лінії від вул. Милославської до Дарницького залізничного вокзалу в Деснянському районі міста Києва	2025	Департамент транспортної інфраструктури, КГП «Київпастранс»	Разом	Всього:	64 700,10	витрати:		64 700,10
					2024 рік:	0,00	обсяг витратів, тис. грн		
	3.3.6. Комплексна реконструкція трамвайної лінії та зупинки «Контрактова Площа» в межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Верхній Вал, та підземного переходу на вул. Старський у Подільському районі міста Києва	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КГП «Київпастранс»	Разом	Всього:	280 506,40	витрати:		
					2024 рік:	10 000,00	обсяг витратів, тис. грн	10 000,00	
					2025 рік:	270 506,40	обсяг витратів, тис. грн	270 506,40	
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість об'єктів реконструкції, од.	1	
					2024 рік:	0,00	кількість скорочуваних проектно-кошторисних документів, од.	1	
					2025 рік:	0,00	кількість скорочуваних проектно-кошторисних документів, од.	1	
				Бюджет м. Києва	Всього:	55 084,40	ефективності:		
					2024 рік:	10 000,00	середні витрати на коригування проектно-кошторисної документації, тис. грн	10 000,00	
					2025 рік:	45 084,40	середні витрати на реконструкцію одного об'єкта, тис. грн	270 506,40	
					Всього:	225 422,00	якості:		
	2024 рік:	0,00	рівень готовності проектно-кошторисної документації, %	100,00					
	2025 рік:	225 422,00	рівень готовності об'єкту, %	100,00					
	3.3.7. Реставрація з пристосуванням до умов сучасного використання споруди Київського функлгера (Михайлівського механічного підйому) на вул. Петра Сагайдачного, 3 у Подільському районі міста Києва	2024-2025	Департамент транспортної інфраструктури, КГП «Київпастранс»	Разом	Всього:	355 942,80	витрати:		
					2024 рік:	15 000,00	обсяг витратів, тис. грн	15 000,00	
					2025 рік:	340 942,80	обсяг витратів, тис. грн	340 942,80	
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість скорочуваних проектно-кошторисних документів, од.	1	
					2024 рік:	0,00	кількість скорочуваних проектно-кошторисних документів, од.	1	
					2025 рік:	0,00	кількість скорочуваних проектно-кошторисних документів, од.	1	
				Бюджет м. Києва	Всього:	355 942,80	ефективності:		
					2024 рік:	15 000,00	середні витрати на коригування проектно-кошторисної документації, тис. грн	15 000,00	
					2025 рік:	340 942,80	середні витрати на реставрацію з пристосуванням одного об'єкта, тис. грн	340 942,80	
					Всього:	0,00	якості:		
	2024 рік:	0,00	рівень готовності проектно-кошторисної документації, %	100,00					
	2025 рік:	0,00	рівень готовності об'єкту, %	100,00					



					2024-2025		Департамент Транспортної інфраструктури, КІТ «Київський метрополітен»	Разом	Всього:	11 000,00	витрати: обсяг витратів, тис. грн	1 000,0	10 000,00
					2024 рік:	1 000,00			2025 рік:	10 000,00			
					2024-2025		Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів реставрації/будівництва, од.	1	1	
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		0,00		
					2024-2025		Бюджет м. Києва	Всього:	11 000,00	ефективності: середні видатки на реставрацію/будівництво одного об'єкта, тис. грн	2 208 133,2	2 208 133,20	
					2024 рік:	1 000,00			2025 рік:		10 000,00		
					2024-2025		Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	0,14	0,59	
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		0,00		
					2024-2025		Разом	Всього:	10 000,00	витрат: обсяг витратів, тис. грн	10 000,00		
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		10 000,00		
					2024-2025		Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість об'єктів реконструкції/будівництва, од.			
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		0,00		
					2024-2025		Бюджет м. Києва	Всього:	10 000,00	ефективності: середні видатки на реконструкції/будівництво об'єкта, тис. грн	458 112,39		
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		10 000,00		
					2024-2025		Інші джерела	Всього:	0,00	якості: рівень готовності об'єкта, %	2,44		
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		0,00		
					2024-2025		Разом	Всього:	35 000,00	витрат: обсяг витратів, тис. грн	15 000,00	20 000,00	
					2024 рік:	15 000,00			2025 рік:		20 000,00		
					2024-2025		Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту: кількість станцій, на яких буде здійснена реконструкція системи автоматичної пожежної сигналізації, од.	2	2	
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		0,00		
					2024-2025		Бюджет м. Києва	Всього:	35 000,00	ефективності: середні видатки на виконання робіт з реконструкції однієї станції, тис. грн	7 500,00	10 000,00	
					2024 рік:	15 000,00			2025 рік:		20 000,00		
					2024-2025		Інші джерела	Всього:	0,00	якості: кількість об'єктів метрополітену, оснащених системою автоматичної пожежної сигналізації, %	43,75	62,50	
					2024 рік:	0,00			2025 рік:		0,00		







	3.4.3. Будівництво тролейбусної лінії Гостомель-Ірпінь-Буча	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КІП «Київастранс»	Разом	Всього:	25 000,00	витрати:	10 000,00	15 000,00
				Державний бюджет	Всього:	15 000,00	обсяг видатків, тис. грн		
	3.5.1. Придбання автобусів	2024	Департамент транспортної інфраструктури, КІП «Київастранс»	Разом	Всього:	989 838,50	витрати:	989 838,50	
				Державний бюджет	Всього:	0,00	обсяг видатків, тис. грн		
	3.5.2. Придбання трамвайних вагонів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КІП «Київастранс»	Разом	Всього:	3 097 077,60	витрати:	1 094 322,90	2 002 754,70
				Державний бюджет	Всього:	2 002 754,70	обсяг видатків, тис. грн		
	3.5.3. Придбання тролейбусів	2024 - 2025	Департамент транспортної інфраструктури, КІП «Київастранс»	Разом	Всього:	2 770 364,00	витрати:	1 642 120,70	1 128 243,30
				Державний бюджет	Всього:	0,00	обсяг видатків, тис. грн		
				Разом	Всього:	3 097 077,60	якості:	34,29	85,71
				Державний бюджет	Всього:	1 094 322,90	рівень оновлення трамвайних вагонів до потреби в поточному році, %		
				Разом	Всього:	2 002 754,70	якості:	91 193,58	66 758,49
				Державний бюджет	Всього:	0,00	середні видатки на придбання одного трамвайного вагону, тис. грн		
				Разом	Всього:	1 094 322,90	якості:	12	30
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість трамвайних вагонів, що планується придбати, од.		
				Разом	Всього:	2 770 364,00	якості:	48 297,67	28 206,08
				Державний бюджет	Всього:	0,00	середні видатки на придбання одного тролейбусу, тис. грн		
				Разом	Всього:	2 301 126,60	якості:	42,50	50,00
				Державний бюджет	Всього:	1 438 352,30	рівень оновлення тролейбусів до потреби в поточному році, %		
				Разом	Всього:	862 774,30	якості:		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість тролейбусів, що планується придбати, од.		
				Разом	Всього:	469 237,40	якості:		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	ефективності:		
				Разом	Всього:	203 768,40	якості:		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість тролейбусів, що планується придбати, од.		
				Разом	Всього:	265 469,00	якості:		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	ефективності:		
				Разом	Всього:	2 301 126,60	якості:		
				Державний бюджет	Всього:	1 438 352,30	кількість тролейбусів, що планується придбати, од.		
				Разом	Всього:	862 774,30	якості:		
				Державний бюджет	Всього:	0,00	кількість тролейбусів, що планується придбати, од.		





3.5.8. Здійснення заходів, пов'язаних з погашенням зобов'язань за Кредитною угодою, укладеною між СІБ та КІП «Київтранс»	2024 - 2025	Департамент Транспортної інфраструктури, КІП «Київтранс»	Разом	Всього:	116 386,00	витрати:		
			Державний бюджет	Всього:	0,00	обсяг витрат для забезпечення погашення зобов'язань за Кредитною угодою, тис. грн	39 034,00	77 352,00
Всього за розділом 3	2024 - 2025	Департамент Транспортної інфраструктури, КІП МА «Київ» (Жуляни)	Державний бюджет	Всього:	0,00	продукту:		
			Бюджет м. Києва	Всього:	116 386,00	кількість переваруваль на рік, од.	2	2
			Інші джерела	Всього:	0,00	ефективності:		
			Разом	Всього:	0,00	сума витрат на одне переварування, тис. грн	19 517,00	38 676,00
			Бюджет м. Києва	Всього:	25 000,00	якості:		
			Державний бюджет	Всього:	0,00	рівень виконання зобов'язань за Кредитною угодою, у порівнянні з роком, %	100,00	100,00
			Інші джерела	Всього:	0,00			
			Разом	Всього:	25 000,00			
			Бюджет м. Києва	Всього:	10 000,00			
			Інші джерела	Всього:	15 000,00			
4. Назначення ефективності улавлення транспортною системою м'ягк	4.1. Реконструкція модернізації безуючого авіаційного господарства	4.1.1. Реконструкція аеродрому Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) на проспекті Повітрофлотському, 79 у Солом'янському районі	Разом	Всього:	305 737,71	витрати:		
			Державний бюджет	Всього:	205 737,71	обсяг витрат, тис. грн	205 737,71	100 000,00
			Бюджет м. Києва	Всього:	100 000,00	продукту:		
			Інші джерела	Всього:	0,00	площа реконструкції, кв. м	21140	10277
			Разом	Всього:	0,00	ефективності:		
			Бюджет м. Києва	Всього:	205 737,71	середні видатки на один кв. м реконструкції аеродрому, тис. грн	9,73	9,73
			Державний бюджет	Всього:	100 000,00	якості:		
			Інші джерела	Всього:	0,00	рівень готовності реконструкції об'єкту, %	3,52	5,23
			Разом	Всього:	0,00			
			Бюджет м. Києва	Всього:	25 000,00			
Державний бюджет	Всього:	0,00						
Інші джерела	Всього:	0,00						
Разом	Всього:	25 000,00						
Бюджет м. Києва	Всього:	10 000,00						
Інші джерела	Всього:	15 000,00						
4.1.2. Оновлення парку спеціалізованого транспорту	2024 - 2025	Департамент Транспортної інфраструктури, КІП МА «Київ» (Жуляни)	Разом	Всього:	5 000,00	витрати:		
			Державний бюджет	Всього:	5 000,00	обсяг витрат, тис. грн	5 000,00	15 000,00
			Бюджет м. Києва	Всього:	0,00	продукту:		
			Інші джерела	Всього:	0,00	кількість придбаной спецтехніки, од.	2	3
			Разом	Всього:	0,00	ефективності:		
			Бюджет м. Києва	Всього:	10 000,00	середні видатки на придбання одиниці спецтехніки, тис. грн	5 000,00	5 000,00
			Державний бюджет	Всього:	15 000,00	якості:		
			Інші джерела	Всього:	0,00	динаміка оновлення парку спеціалізованого транспорту, у % до запланованого	100,00	150,00
			Разом	Всього:	0,00			
			Бюджет м. Києва	Всього:	0,00			
Інші джерела	Всього:	0,00						





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

В.о. директора Департаменту транспортної інфраструктури



Валентин КУЛЬБАКО