

Додаток 10  
до розпорядження виконавчого  
органу Київської міської ради  
(Київської міської державної  
адміністрації)  
від 31 жовтня 2018 року № 1969

**МІСЬКА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА  
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ  
ІНФРАСТРУКТУРИ М. КИЄВА НА  
2019 – 2023 РОКИ**

**ЗМІСТ:**

Розділ I	Паспорт Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури на 2019-2023 роки.....	2
Розділ II	Визначення проблем, на розв'язання яких спрямована програма.....	4
Розділ III	Визначення мети програми.....	8
Розділ IV	Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблеми, обсягів та джерел фінансування програми.....	11
Розділ V	Напрями діяльності, завдання та заходи програми.....	13
Розділ VI	Результативні показники програми.....	27
Розділ VII	Індикатори результативності.....	31
Розділ VII	Координація та контроль за ходом виконання програми .....	36
	Використані джерела статистичної інформації.....	38
Додаток № 1	Орієнтовні обсяги фінансування капітальних видатків.....	39

**РОЗДІЛ І**  
**ПАСПОРТ**  
**Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури на**  
**2019-2023 роки**

1.	Ініціатор розроблення програми	Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)
2.	Дата, номер і назва розпорядчого документа органу виконавчої влади про розроблення програми	Доручення першого заступника голови Київської міської державної адміністрації від 30.07.2015 № 23926
3.	Розробник програми	Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)
4.	Співрозробник и програми	Комунальне підприємство «Київпаstrанс» (далі по тексту – КП «Київпаstrанс»);
		Комунальна корпорація «Київавтодор» (далі по тексту - КК «Київавтодор»);
		Комунальне підприємство «Київський метрополітен» (далі по тексту – КП «Київський метрополітен»);
		Комунальне підприємство «Київтранспарксервіс» (далі по тексту – КП «Київтранспарксервіс»);
		Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (далі по тексту – КП МА «Київ» (Жуляни));
		Комунальне підприємство «Житлоінвестбуд-УКБ» (далі по тексту – КП «Житлоінвестбуд-УКБ»);
		Комунальне підприємство «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» (далі по тексту – КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва»);
		Комунальне підприємство «Інженерний центр» (далі по тексту – КП «Інженерний центр»);
		Деснянська районна в місті Києві державна адміністрація;
		Подільська районна в місті Києві державна адміністрація;
Дарницька районна в місті Києві державна адміністрація;		
5.	Замовник (відповідальний виконавець) програми	Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)

6.	Учасники (співвиконавці) програми	Департамент транспортної інфраструктури					
		КП «Київпастрас»;					
		КК «Київавтодор»;					
		КП «Київський метрополітен»;					
		КП «Київтранспарксервіс»;					
		КП МА «Київ» (Жуляни);					
		КП «Житлоінвестбуд-УКБ»					
		КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд»;					
		КП «Інженерний центр»;					
		Департамент промисловості та розвитку підприємництва					
		Департамент містобудування та архітектури					
		Департамент інформаційно-комунікаційних технологій					
		Департамент будівництва та житлового забезпечення					
		Комунальне підприємство «Київське інвестиційне агенство»					
		Деснянська в місті Києві районна адміністрація;					
		Подільська районна в місті Києві державна адміністрація;					
Дарницька районна в місті Києві державна адміністрація;							
7.	Строк виконання програми	2019 – 2023 роки					
8.	Перелік бюджетів, які беруть участь у виконанні програми	Бюджет міста Києва, державний бюджет					
9.	Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації програми, всього, у тому числі:	<b>Всього</b>	<b>У тому числі, за роками</b>				
			<b>2019 рік</b>	<b>2020 рік</b>	<b>2021 рік</b>	<b>2022 рік</b>	<b>2023 рік</b>
		<b>71 295 421,7</b>	9 003 338,2	10 717 730,3	13 497 937,5	17 360 280,1	20 716 135,6
9.1.	коштів державного бюджету, тис.грн	<b>4 845 735,9</b>	718 698,0	826 502,7	950 478,1	1 093 049,8	1 257 007,3
9.2.	коштів бюджету м. Києва, тис.грн	<b>48 603 222,1</b>	6 866 070,5	8 244 612,6	9 339 709,4	11 211 555,3	12 941 274,3
9.3.	залучених коштів тис.грн	<b>17 846 463,7</b>	1 418 569,7	1 646 615,0	3 207 750,0	5 055 675,0	6 517 854,0

## РОЗДІЛ II

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

Впродовж тривалого часу розвиток транспортної інфраструктури в Києві відбувався застарілими методами адміністративно-командної економіки: пріоритетом була розбудова нових автошляхів, що повністю суперечить сучасним урбаністичним концепціям. Прогнозні оцінки майже не використовувалися, отже планування відбувалося з огляду на освоєні або заплановані до освоєння бюджетні кошти. Вад такого підходу очевидні для кожного мешканця столиці. Це хаотичне паркування, постійні пробки, нерационально організована мережа громадського транспорту й, головне, відсутність культури транспортної поведінки містян, яка би спиралася на узгодження інтересів усіх учасників руху.

Історія розвитку транспортних систем США та низки Європейських країн, що зіштовхнулись з швидким проростом автомобілізації в містах, містить періоди, коли транспортна парадигма розглядала зростання автомобілізації як рушійну силу економіки, постулюючи можливість повного задоволення транспортних потреб міста індивідуальним транспортом. В цей період в багатьох європейських та, особливо, американських містах були суттєво скорочені або повністю знищені трамвайні та тролейбусні системи, натомість будувались магістралі неперервного руху та паркінги значної ємності.

При цьому було визнано, що постулат про можливість повного задоволення транспортних потреб міста індивідуальним транспортом, при правильному транспортному плануванні та проектуванні – хибний. В жодному місті, що розвивали програми будівництва магістральної мережі та паркувального простору заявлені цілі досягнуті не були. Натомість, у відповідь на постійний приріст транспортної пропозиції спостерігався випереджуючий приріст транспортного попиту.

Реакцією на неперервну деградацію міського середовища без досягнення заявленого рівня задоволення транспортних потреб стала зміна транспортної парадигми. В європейських містах з 1970-1980 років, а в США з 2010 років відбулась зміна пріоритизації учасників дорожнього руху. Почали масово відновлюватись та будуватись нові трамвайні та тролейбусні лінії, громадський транспорт отримав пріоритет над індивідуальним, завдяки виділенім смугам руху та інтелектуальному керуванню вуличними вузлами, розпочався масовий демонтаж транспортних естакад та розв'язок в різних рівнях, з організацією регульованих перехресть, ліквідація позавуличних пішохідних переходів з організацією регульованих наземних, реорганізація руху влаштуванням пішохідних вулиць та площ.

Низка країн третього світу, а також країни СНГ та Україна, внаслідок затримки початку масової автомобілізації через низький рівень ВВП, а також внаслідок інертності містобудівної політики, продовжують жити транспортною парадигмою першої половини ХХ ст., розвиваючи магістральні мережі та втрачаючи міське середовище.

Наразі Київ розвивається типовим автомобілецентричним шляхом та потребує зміни транспортної парадигми на користь розвитку сталої міської

мобільності. Зокрема створення сприятливих умов для розвитку альтернативних приватному моторизованому транспорту безпечних, екологічно чистих, економічно ефективних та доступних для всіх категорій населення засобів пересування – створення інфраструктури для пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту (далі – ГТ).

На сьогодні транспортна система м. Києва не задовольняє потреби населення у мобільності цілком. До найважливіших проблем розвитку транспортної системи в напрямку сталої мобільності слід віднести такі:

### **1. Стан транспортної мережі не відповідає існуючому пасажиропотоку**

В Києві за останні три роки кількість офіційно зареєстрованих автомобілів збільшилася більш ніж на 15% (не враховуючи кількість автомобілей, ввезених в Україну із закордонною реєстрацією) і за прогнозами експертів збільшиться на 60% до 2025 року.

В розвинених країнах рівень автомобілізації в крупних містах суттєво нижчий за рівень автомобілізації в середньому по країні. Головна причина такого співвідношення – висока вартість володіння автомобілем, при низькій ефективності його використання (порівняно короткі поїздки по місту, з низькою середньою швидкістю). Це змушує людей відмовлятися від особистих автомобілів на користь громадського транспорту і велосипедів.

### **2. Незадовільні умови для всіх учасників руху**

Тривалий час вулиці та дороги проектувалися (і досі проектуються в Україні), виходячи виключно з потреб моторизованого транспорту, що призводить до високих швидкостей та підвищення рівня аварійності на дорогах, неефективного використання обмеженого простору міста.

Ріст автомобілекористування призводить до росту інтенсивності руху на міських вулицях, забруднення, підвищення рівня шуму, загазованості повітря і погіршення екології міста загалом. Помічається зріст небезпеки пересування містом, зростає кількість дорожньо-транспортних пригод (в т.ч. з летальними випадками), значно ускладнюється пішохідний і велосипедний рух, зростає соціальна нерівність.

Магістралями безперервного руху в Києві створено обмежене бар'єрне середовище для інших учасників дорожнього руху. При цьому, пересування пішоходів забезпечують приблизно 250 позавуличних пішохідних переходів, розташованих з інтервалами до 500 м та більше, та, як правило, не облаштованими пандусами з нормативним ухилом, ліфтами та підйомниками, що створює неприйнятні перешкоди особам з особливими потребами та велосипедистам.

В місті відсутня зв'язана веломережа.

### **3. Транспортна ефективність мостових переходів не відповідає потребам мешканців міста**

Внаслідок принципової зміни структури галузевої зайнятості населення після переходу України від планово-адміністративної економіки до ринкових відносин, утворився значний дисбаланс в системі розселення, між правобережною та лівобережною частинами міста: **36,3 % населення Києва (1,05 млн. осіб), проживає у лівобережних районах, при цьому там розташовано лише 18,2 % загальної кількості робочих місць.** Основна кількість робочих місць сконцентрована в адміністративно-діловому ядрі міста.

Зазначений дисбаланс утворює щоденну трудову маятникову міграцію між правобережною та лівобережною частинами міста, що понаднормово перевантажує автомобільні мостові переходи. Мостові переходи через р. Дніпро є найбільш перевантаженими ділянками вулично-магістральної мережі. **Добовий транспортний попит на мостові переходи** за винятком Дарницького автомобільно-залізничного мосту перевищує нормативну пропускну спроможність від понад 120% (міст Метро), до **понад 140%** (Московський, Патона та Південний мости). При цьому транспортний попит на Дарницький мостовий перехід суттєво нижчий, через нерозвиненість лівобережного та (особливо) правобережного підходів до мосту.

Також зазначений дисбаланс впливає на суттєве перевантаження Святошинсько-Броварської лінії метрополітену. Найбільш складна ситуація склалась з транспортним забезпеченням мешканців ж/м Троєщина, який за кількістю населення (близько 300 тис. осіб), співставний з такими містами як Полтава або Вінниця.

#### **4. Нерозвинена система рейкового транспорту**

На початку 1990-х рр. Київ мав одну з найрозвиненіших трамвайних мереж в Європі. Нажаль, в 1990-х роках відбулося стрімке зростання рівня автомобілізації, при одночасній деградації трамвайно-тролейбусної інфраструктури. З ліквідацією сполучення між правобережною і лівобережною трамвайними мережами, трамваю надана непритаманна йому функція підвезення пасажирів на пересадку метрополітен та міську електричку, у якій він не може конкурувати з нерейковим громадським транспортом, в першу чергу з маршрутними таксі.

#### **5. Транспортна неефективність міської електрички**

Міська електричка (далі – МЕ) має протяжність лінії 50,3 км (80% від загальної протяжності мережі метрополітену), та 14 станцій (30% від загальної кількості станцій метрополітену), при цьому пасажиропотік міської електрички складає лише 19,5 тис. пас./добу, або 1,38% від добового пасажиропотоку метрополітену.

За 6 років експлуатації МЕ, не організовано належного підвезення пасажирів та не влаштувало зручних пересадкових вузлів МЕ з іншими системами ГТ. Не побудовано жодної нової платформи у зонах істотного тяжіння пасажиропотоку.

Внаслідок незадовільного попиту, експлуатація міської електрички призводить до значних збитків балансоутримувача.

#### **6. Недосконалість мережі нерейкового громадського транспорту**

Громадським транспортом здійснюється 57% транспортних кореспонденцій містом. Мережа громадського транспорту Києва є достатньо щільною. 94% населення міста мешкає в межах 400 метрів від зупинок громадського транспорту. Проте, мережа має вдвічі більше маршрутів (схожої протяжності), ніж, для прикладу, у Варшаві (Польща).

Складність маршрутів зумовлена:

- наявністю старих видів транспорту та маршрутів, які не були видалені чи змінені, щоб задовольнити транспортні потреби киян;
- додаванням нових маршрутів у імпровізований спосіб, зокрема, розвиток маршрутів приватних маршруток, аби швидко та дешево заповнити недоліки пропускну здатності.

Слабке охоплення наземним транспортом центру міста потребує додаткових витрат часу та коштів на пересадки, що ускладнює кореспонденції пасажиром, які живуть по за межами зон пішохідної доступності метрополітену.

Значна частка маршрутів нерейкового транспорту нераціонально розташована та погано облаштована. В коридорах з інтенсивним пасажиропотоком не використовуються:

- виділені або відокремлені смуги руху ГТ;
- експрес-маршрути;
- інтелектуальні системи керування дорожнім рухом, з пріоритетизацією ГТ.

### **7. Низька середня швидкість пересування на громадському транспорті**

Поїздки містом пов'язані з істотними витратами часу. Лише **35% населення міста може дістатися до центру витративши не більше 1 год**, тоді як **нормативна тривалість поїздки для Києва складає 45 хв.**

Причини незадовільної транспортної доступності окремих районів міста на громадському транспорті:

- відсутність пріоритету громадського транспорту у русі перед індивідуальним транспортом на переважній частині вулично-дорожньої мережі міста;
- маршрути громадського транспорту враховуючи відсутність компактних пересадочних вузлів, призводить до значних втрат часу на пересадку;
- стара інфраструктура знижує середню швидкість автобусів, тролейбусів і трамваїв на багатьох маршрутах;
- відсутність контролю вуличного паркування або засобів забезпечення дотримання правил паркування, що часто призводить до того, що автобусні смуги та розв'язки різних видів транспорту блокуються запаркованими автомобілями.

### **8. Відсутність єдиної системи паркувального простору**

За відсутності впорядкованої системи паркування, головним паркувальним простором в місті є, переважно, тротуари та двори житлових будинків.



## РОЗДІЛ III

### ВИЗНАЧЕННЯ МЕТИ ПРОГРАМИ

Мета Програми полягає у впровадженні нової транспортної політики, що базуватиметься на принципах сталої міської мобільності, як однієї з головних складових ефективного функціонування міста в основі якої лежить врахування пріоритетності учасників дорожнього руху при прийнятті транспортних рішень в наступному порядку: маломобільні групи населення, пішоходи, велосипедисти, громадський транспорт, вантажний транспорт, індивідуальний транспорт, що рухається, індивідуальний транспорт, що стоїть. Зміна структури використання транспорту у місті Києві від пріоритету використання приватного автотранспорту до громадського транспорту, велосипедних та піших подорожей. Сприяння розвитку інфраструктури для екологічно безпечних засобів пересування (велосипедні шляхи, пішохідні вулиці, публічні простори). Створення можливостей ширшого впровадження поєднання різних способів переміщення.

Основні цілі для досягнення мети Програми:

#### 1. Впровадження принципів сталої міської мобільності

- розробка та затвердження стратегічного документу з розвитку міського транспорту «План сталої міської мобільності міста Києва».

#### 2. Оптимізація транспортного попиту

- дестимуляція використання індивідуального автотранспорту для щоденних трудових поїздок, шляхом квотування кількості паркомісць в адміністративно-діловому ядрі та історичних ареалах міста;

- стримування приросту рівня автомобілізації, шляхом підвищення комфорту та популяризації громадського транспорту для щоденних трудових поїздок.

#### 3. Оптимізація транспортної пропозиції

- розвантаження центральної частини міста від транзитного трафіку;
- розвантаження міста від зовнішнього вантажного транзиту;
- зменшення перепробігів транспорту, шляхом покращення зв'язності вулично-дорожньої мережі (будівництво транспортних переходів через залізницю, реорганізація руху, з розкриттям лівих поворотів у вузлах магістралей загальноміського значення тощо);

- підвищення транспортної ефективності мостових переходів через р. Дніпро, шляхом реалізації систем масових пасажирських перевезень (MassRapidTransit), у складі кожного з них;

- підвищення транспортної ефективності відрізків вулично-дорожньої мережі, шляхом ліквідації «порожньої» пропускнує спроможності перегонів та розподілу надлишкового поперечного профілю вулиць між іншими категоріями учасників дорожнього руху (влаштування виділених та відокремлених смуг громадського транспорту, велосмуг та велодоріжок);

- оптимізація маршрутної мережі громадського транспорту, шляхом імплементації рекомендацій звіту: «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», виконаного в результаті спільної роботи експертів КМДА та Світового Банку;

- покращення дорожньої навігації.

#### **4. Інформатизація транспортної системи**

- розробка динамічної транспортної моделі міста Києва;
- впровадження інтелектуальних систем керування дорожнім рухом та рухом громадського транспорту на основі динамічної транспортної моделі;
- автоматизація диспетчерського керування міським та приміським громадським транспортом (обладнання транспорту GPS-трекерами та бортовими комп'ютерами, впровадження електронних шляхових листів, тощо);
- створення єдиного транспортного інтернет-порталу Києва.

#### **5. Вдосконалення системи та порядку паркування**

- інвентаризація існуючих паркомісць та виявлення територіальних ресурсів для створення нових;
- створення перехоплюючих паркінгів біля ключових пересадочних вузлів громадського транспорту (Park&Ride) та впровадження механізмів стимулювання їх використання;
- впровадження принципів «Розумної парковки» (перехід на безготівковий розрахунок, створення онлайн-мапи вільних паркомісць, тощо);
- впровадження гнучкої тарифної політики паркування.

#### **6. Зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище**

- збільшення частки електротранспорту в структурі пасажирських перевезень, в т.ч. шляхом впровадження рухомого складу, незалежного від лінійної електромережі (тролейбус з автономним ходом, електробус).

#### **7. Зниження кількості ДТП, смертності та травматизму**

- збільшення частки регульованих та інженерно-обладнаних наземних пішохідних переходів;
- збільшення частки каналізованих вузлів вулично-дорожньої мережі.

#### **8. Розвиток пішохідного простору**

- створення нових пішохідних зон та маршрутів, в тому числі за рахунок пішоходизації окремих вулиць та площ;
- встановлення засобів фізичного обмеження паркування транспортних засобів на тротуарах та в пішохідних зонах;
- розширення зон пішохідної доступності станцій метрополітену, міської електрички та швидкісного трамваю, шляхом будівництва других виходів.

#### **9. Розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції**

- пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту;
- об'єднання лівобережної та правобережної трамвайних мереж;
- розширення інтеграції інфраструктури київського залізничного вузла у транспортну систему міста (оптимізація та розвиток маршрутної мережі, підвищення якості послуг, оптимізація розкладу руху);
- розвиток мережі метрополітену;
- пріоритетний розвиток систем швидкісного тролейбусного/автобусного сполучення;
- створення транспортно-пересадочних вузлів;

- якісне оновлення рухомого складу громадського транспорту, шляхом впровадження рухомого складу підвищеної місткості з низькою підлогою;
- підвищення комфортності та безпеки зупинок громадського транспорту, території та об'єктів транспортно-пересадочних вузлів;
- впровадження в системі громадського транспорту нічних маршрутів та маршрутів вихідного дня на основі аналізу відповідного попиту.

#### **10. Зміна моделі управління транспортною інфраструктурою міста**

- залучення громади міста у процес реалізації принципів сталої міської мобільності;
- впровадження систем безготівкової оплати проїзду в громадському транспорті та єдиного електронного квитка з широким набором тарифів;
- створення єдиного диспетчерського центру керування комунальним транспортом;
- вдосконалення систем моніторингу, аналізу та прогнозування розвитку транспортної системи міста, на основі статичної та динамічної транспортних моделей міста (збір статистичних даних, оновлення геоінформаційної інформації);
- інтеграція геоінформаційної системи обліку та управління інфраструктурними об'єктами міста з містобудівним кадастром.

#### **11. Модернізація авіаційного господарства**

- поступова заміна застарілої техніки для прибирання аеродрому на сучасну, яка повністю відповідає вимогам ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації) з безпеки польотів, що дозволить забезпечити безперебійну роботу аеропорту на рівні його пропускної спроможності (22 літако-вильота на годину), у тому числі при складних погодних умовах;
- будівництво 2-ох місць стоянки повітряних суден для протижелезної обробки, що забезпечить безперебійне здійснення літако-вильотів у зимовий період та збільшення доходів аеропорту;
- приведення у відповідність до діючих вимог нормативно-правових актів з питань проектування пожежних об'єктів;
- будівництво 2-х ангарів для технічного обслуговування та ремонтних робіт повітряних суден типу Airbus 320 або Boeing 737 та зберігання повітряних суден.

#### **12. Розвиток та популяризація велосипедного руху**

Розвиток велоінфраструктури впливає одразу на три цілі Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року (далі – Стратегія) у частині Транспорт та міська мобільність: велосипедний транспорт є складовою системи сталої міської мобільності (ціль 1), якісна велоінфраструктура підвищує безпеку руху (ціль 2) та сприяє розвитку простору для пересування пішоходів та немоторизованих транспортних засобів (ціль 3). У Стратегії одним з ключових індикаторів визначено частку поїздок велосипедом (ця частка має зрости у 20 разів з 0,25% у 2015 до 5% у 2025). Розвиток велоінфраструктури також впливає на два інших загальних індикатора по розділу “Транспорт та міська мобільність”: обсяг викидів діоксиду вуглецю, утворених транспортними засобами, та довжина велосипедних шляхів.

#### **13. Впорядкування ринку таксі**

- ініціювання змін до законодавства щодо розширення повноважень органів місцевого самоврядування у сфері регулювання ринку таксі;
- розробка стандартів та вимог до операторів, автомобілів, водіїв таксі та впровадження ефективних механізмів контролю за їх дотриманням;
- впровадження дієвого механізму легалізації тіньової частини ринку таксі.

## **РОЗДІЛ IV**

### **ОБГРУНТУВАННЯ ШЛЯХІВ І ЗАСОБІВ РОЗВ'ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМИ, ОБСЯГІВ ТА ДЖЕРЕЛ ФІНАНСУВАННЯ ПРОГРАМИ**

Запропоновані шляхи вирішення проблеми та виконання завдань програми ґрунтуються на аналізі успішних та неуспішних практик та досвіду великих міст в інших країнах та аналізі матеріалів Європейського Союзу пов'язаних з темою розвитку сталої міської мобільності.

На основі визначених проблем розвитку транспортної системи в м. Києві, визначені напрями, пріоритетні завдання та розроблені заходи Програми з використанням сучасних систем планування, контролю та управління містом. Комплексний підхід з реалізації заходів Програми дасть можливість досягти поставлених завдань, зрозуміти, проаналізувати та спрогнозувати перспективи розвитку транспортної інфраструктури, екологічну, та соціальну ситуацію.

Програма базується на принципах Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року та включає основні її завдання та заходи. Зокрема, в рамках досягнення оперативної цілі «Впровадження принципів сталої міської мобільності» передбачено створення концепції інтегрованого розвитку транспортної інфраструктури «План сталої міської мобільності», який дасть змогу створити єдиний сценарій розвитку транспортної системи, а також на основі якого буде розроблений довгостроковий план етапності впровадження проектів, який згодом ляже в основу наступних міських цільових програм. Також розробка «Плану сталої міської мобільності» передбачає інтеграцію існуючих та розробку нових концепцій розвитку всіх видів пересування (пішоходи, велосипедисти, громадський транспорт, приватний автотранспорт, вантажний транспорт, річковий транспорт тощо) з акцентом на розвиток екологічної системи міського транспорту з метою впровадження економічно-доцільних рішень, що сприяють збереженню простору та популяризації здорового способу життя.

Відповідно до діючого Законодавства України у галузі транспорту будівництво об'єктів транспортної інфраструктури, придбання та оновлення рухомого складу, а також інших об'єктів транспортної інфраструктури проводиться за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів, власних джерел, інших не заборонених законодавством джерел та співфінансування з зазначених джерел.

Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури розроблена на середньостроковий період та буде виконуватись протягом п'яти років з 2019 року по 2023 рік.

**Ресурсне забезпечення Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури на 2019-2023 роки, тис.грн**

Обсяг коштів, які пропонується залучити на виконання програми	Роки					Усього витрат на виконання програми
	2019	2020	2021	2022	2023	
Обсяг ресурсів, усього, у тому числі:	9 003 338,2	10 717 730,3	13 497 937,5	17 360 280,1	20 716 135,6	<b>71 295 421,7</b>
Державний бюджет	718 698,0	826 502,7	950 478,1	1 093 049,8	1 257 007,3	<b>4 845 735,9</b>
Бюджет м. Києва	6 866 070,5	8 244 612,6	9 339 709,4	11 211 555,3	12 941 274,3	<b>48 603 222,1</b>
Залучені кошти	1 418 569,7	1 646 615,0	3 207 750,0	5 055 675,0	6 517 854,0	<b>17 846 463,7</b>

Обсяг фінансування уточнюється щороку під час підготовки проекту бюджету міста Києва на відповідний рік у межах видатків, передбачених головному розпоряднику бюджетних коштів, відповідальному за виконання завдань і заходів Програми.

## РОЗДІЛ V

**НАПРЯМИ ДІЯЛЬНОСТІ, ЗАВДАННЯ ТА ЗАХОДИ ПРОГРАМИ**  
**Орієнтовні обсяги фінансування капітальних видатків**

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
					Державний бюджет, всього	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					з них:							
					видатки відображені в додатку 1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Бюджет м. Києва, всього	10 480 054,9	1 761 531,8	1 804 644,0	2 060 760,6	2 263 394,2	2 589 724,3	
					з них:							
					видатки відображені в додатку 1	10 533 933,4	1 644 884,0	1 841 326,5	2 103 063,0	2 305 972,1	2 638 687,9	
					Залучені кошти, всього	19 098 444,7	1 691 969,7	1 921 400,0	3 497 050,0	5 270 050,0	6 717 975,0	
					з них:							
					видатки відображені в додатку 1	18 739 454,7	1 587 229,7	1 839 950,0	3 370 450,0	5 246 950,0	6 694 875,0	
					Разом	29 577 499,6	3 453 001,5	3 725 544,0	5 557 810,6	7 533 444,2	9 307 699,3	
					з них:							
					видатки відображені в додатку 1	29 273 388,1	3 232 113,7	3 681 276,5	5 473 513,0	7 552 922,1	9 333 562,9	
1	РОЗРОБКА ТА ЗАТВЕРДЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО ДОКУМЕНТА З РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ "ПЛАН СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ"	Розробка концепції інтегрованого розвитку транспортної інфраструктури "План сталої міської мобільності м. Києва"	2019-2020	Департамент транспортної інфраструктури	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Надходження додаткових коштів до бюджету міста завдяки податкам, отриманим від розвитку малого та середнього бізнесу в місцях створення пішохідних просторів, а також на дорогах де проходять веломаршрути. Ріст пасажиропотоку, і відповідно виручки. Зниження викидів CO2 і забруднення повітря, зниження шумового забруднення, економія природних ресурсів. Економія паливних ресурсів, заощадження у будівництві інфраструктури. Довше життя і зменшення смертності, здоровіше життя і зменшення захворюваності, поліпшення психічного здоров'я. Зменшення заторів, будівництво та
					Бюджет м. Києва	15 000,0	10 000,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Разом	15 000,0	10 000,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
2	СТРИМУВАННЯ ПРИРОСТУ РІВНЯ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ ШЛЯХОМ ПІДВИЩЕННЯ КОМФОРТУ ТА ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, А ТАКОЖ ВИКОРИСТАННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОГО ВЕЛОТРАНСПОРТУ ДЛЯ ЩОДЕННИХ ТРУДОВИХ ПОЇЗДОК	Інформаційно-промоційні кампанії заохочення користування громадським транспортом та велотранспортом	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс" КК "Київавтодор" КП "Київський метрополітен"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Збільшення частки користування громадським, велотранспортом, легальними парковками. Наповнення бюджету та ріст свідомості мешканців міста	
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Залучені кошти	3 000,0	600,0	600,0	600,0	600,0		
					<b>Разом</b>	<b>3 000,0</b>	<b>600,0</b>	<b>600,0</b>	<b>600,0</b>	<b>600,0</b>		
3	СТВОРЕННЯ ШВИДКОГО ТА ЗРУЧНОГО ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО ХАБУ ШЛЯХОМ БУДІВНИЦТВА АВТОСТАНЦІЙ ПРИМІСЬКОГО, МІЖМІСЬКОГО ТА МІЖНАРОДНОГО СПОЛУЧЕННЯ ІНТЕГРОВАНИХ З ЗАЛІЗНИЧНИМИ ВОКЗАЛАМИ ТА АЕРОПОРТОМ "ЖУЛЯНИ"	Реконструкція мережі швидкісного рейкового транспорту м. Києва на базі існуючої залізничної та трамвайної інфраструктури від ж/м Троєщина - ж/м березняки до станції Караваєві Дачі з заїздом в трамвайне депо ім. Шевченка	2019-2025	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Новітня інфраструктура дасть можливість трамваєм заїжджати на колії міської електрички, це призведе до ефективного переміщення пасажирів з лівого на правий беріг міста	
					Бюджет м. Києва	116 306,1	17 250,0	19 837,5	22 813,1	26 235,1		30 170,4
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					<b>Разом</b>	<b>116 306,1</b>	<b>17 250,0</b>	<b>19 837,5</b>	<b>22 813,1</b>	<b>26 235,1</b>		<b>50 000,0</b>
	ПІДВИЩЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ МОСТОВИХ ПЕРЕХОДІВ ЧЕРЕЗ Р. ДНІПРО ШЛЯХОМ РЕАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМ МАСОВИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕБЬ (MASS RAPID TRANSIT), У СКЛАДІ КОЖНОГО З НИХ ОБ'ЄДНАННЯ ЛІВО- ТА ПРАВОБЕРЕЖНОЇ ТРАМВАЙНИХ МЕРЕЖ	Будівництво тролейбусної лінії від ж/м Троєщина до севастопольської площі та реконструкція тролейбусної лінії від просп. Г. Ватутіна до ст. м. Дарниця з організацією відокремленої лінії	2019-2025	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Введення в експлуатацію швидкісної автобусно-тролейбусної лінії дасть можливість мешканцям ж/м Троєщина під'їжджати до станції метро «Дарниця» автобусами або тролейбусами в експресному варіанті. Час проїзду по маршруту зменшиться на 20 хв.
Бюджет м. Києва					107 878,1	16 000,0	18 400,0	21 160,0	24 334,0	27 984,1		
Залучені кошти					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
<b>Разом</b>					<b>107 878,1</b>	<b>16 000,0</b>	<b>18 400,0</b>	<b>21 160,0</b>	<b>24 334,0</b>	<b>27 984,1</b>		

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат		
						всього	за роками						
							2019	2020	2021	2022		2023	
4	ЗБІЛЬШЕННЯ ЧАСТКИ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В СТРУКТУРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТЧ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ, НЕЗАЛЕЖНОГО ВІД ЛІНІЙНОЇ ЕЛЕКТРОМЕРЕЖІ (ТРОЛЕЙБУС З АВТОНОМНИМ ХОДОМ, ЕЛЕКТРОБУС)	Будівництво тролейбусних ліній	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Зниження рівня забрудненості навколишнього середовища. Розвантаження транспортних магістралей за рахунок заміни малогабаритних автобусів тролейбусами великої та особливо великої місткості		
					Бюджет м. Києва	528 496,2	78 384,2	90 141,8	103 663,1	119 212,6		137 094,5	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	
					<b>Разом</b>	<b>528 496,2</b>	<b>78 384,2</b>	<b>90 141,8</b>	<b>103 663,1</b>	<b>119 212,6</b>		<b>137 094,5</b>	
		Будівництво трамвайних ліній	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Зниження рівня забрудненості навколишнього середовища. Розвантаження транспортних магістралей за рахунок заміни малогабаритних автобусів тролейбусами великої та особливо великої місткості	
					Бюджет м. Києва	687 722,9	102 000,0	117 300,0	134 895,0	155 129,3			178 398,6
					Залучені кошти	1 050 000,0	210 000,0	210 000,0	210 000,0	210 000,0			210 000,0
					<b>Разом</b>	<b>1 737 722,9</b>	<b>312 000,0</b>	<b>327 300,0</b>	<b>344 895,0</b>	<b>365 129,3</b>			<b>388 398,6</b>
5	ЯКІСНЕ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ПІДВИЩЕНОЇ МІСТКОСТІ З НИЗЬКОЮ ПІДЛОГОЮ	Оновлення рухомого складу електротранспорту	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Виконання завдання дозволить покращити екологічну ситуацію в місті за рахунок зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря шляхом придбання електробусів, а також оновити трамвайні, тролейбусні парки новим рухомих складом, покращити якість перевезення пасажирів, зменшити навантаження на вулично-дорожню мережу. Забезпечить необхідну провізну здатність трамвайного та тролейбусного сполучення за рахунок насичення її рухомих складом, що відповідає сучасним нормам безпеки, екології, комфортності, надійності та енергозбереження		
					Бюджет м. Києва	5 367 000,0	780 000,0	892 000,0	1 110 000,0	1 195 000,0			1 390 000,0
					Залучені кошти	875 000,0	175 000,0	175 000,0	175 000,0	175 000,0			175 000,0
					<b>Разом</b>	<b>6 242 000,0</b>	<b>955 000,0</b>	<b>1 067 000,0</b>	<b>1 285 000,0</b>	<b>1 370 000,0</b>			<b>1 565 000,0</b>
		Оновлення рухомого складу автотранспорту	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Виконання завдання дозволить покращити якість перевезення пасажирів автобусами, зменшити навантаження на дорожньо-вуличну мережу. Забезпечить необхідну провізну здатність автобусним сполученням за рахунок насичення її рухомих складом, що відповідає сучасним нормам безпеки, екології, комфортності та надійності.	
					Бюджет м. Києва	2 655 718,5	435 000,0	478 500,0	526 350,0	578 985,0			636 883,5
					Залучені кошти	175 000,0	35 000,0	35 000,0	35 000,0	35 000,0			35 000,0
					<b>Разом</b>	<b>2 830 718,5</b>	<b>470 000,0</b>	<b>513 500,0</b>	<b>561 350,0</b>	<b>613 985,0</b>			<b>671 883,5</b>
6	ПІДВИЩЕННЯ СЕРЕДНЬОЇ НАПОВНЮВАНOSTІ ПРИВАТНОГО АВТОТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАСАД КОЛЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ АВТОМОБІЛЯ (CARPOOLING)  ПІДВИЩЕННЯ ІНТЕНСИВНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ НАВЯВНОГО ПАРКУ АТОМОБІЛІВ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ	Ініціювання змін до ПДДР України в частині допуску на смугу ГТ автомобілів, заповнених до своєї максимальної паспоротної місткості.	2019	Департамент транспортної інфраструктури	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ						дозволить зменшити навантаження на вулично-дорожню мережу міста (зменшення заторів) та зменшення шкідливих викидів в атмосферне повітря.		
					Розробка Концепції розвитку та популяризації колективного та спільного	2020	Департамент транспортної інфраструктури	Державний бюджет	0,0	0,0			0,0
		Бюджет м. Києва	100,0	0,0	100,0			0,0	0,0	0,0			
		Залучені	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					



№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
	СЕРВІСУ СПІЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЕМ (CARSHARING)	користування автомобільного транспорту Carpooling та Carsharing в м. Києві			кошти							
					Разом	100,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	
7	ВПРОВАДЖЕННЯ ДІЄВОГО МЕХАНІЗМУ ДЕСТИМУЛЯЦІЇ НЕТРУДОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОЇЗДОК У ГОДИНИ ПІК ДЕСТИМУЛЯЦІЯ ВИКОРИСТАННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТУ ДЛЯ ЩОДЕННИХ ТРУДОВИХ ПОЇЗДОК ШЛЯХОМ КВОТУВАННЯ КІЛЬКОСТІ ПАРКОМІСЦЬ В АДМІНІСТРАТИВНО-ДІЛОВОМУ ЯДРІ ТА ІСТОРИЧНИХ АРЕАЛАХ МІСТА ВПРОВАДЖЕННЯ В СИСТЕМІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НІЧНИХ МАРШРУТІВ ТА МАРШРУТІВ ВИХІДНОГО ДНЯ НА ОСНОВІ АНАЛІЗУ ВІДПОВІДНОГО ПОПИТУ	Концепція розвитку та функціонування громадського транспорту в місті Києві	2020	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастрас", КП "Київтранспарксервіс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Розроблення механізму грошової компенсації пільговим категоріям пасажирів. Введення диференціальної вартості проїзду, в залежності від години доби
					Бюджет м. Києва	200,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Розробка механізм квотування кількості паркомісць в адміністративно-діловому ядрі та історичних ареалах міста
					Разом	200,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	Розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції
8	РОЗВАНТАЖЕННЯ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ МІСТА ВІД ТРАНЗИТНОГО ТРАФІКУ. ЗМЕНШЕННЯ ПЕРЕПРОБІГІВ ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ПОКРАЩЕННЯ ЗВ'ЯЗНОСТІ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ (БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕХОДІВ ЧЕРЕЗ ЗАЛІЗНИЦЮ, РІЧКУ ДНІПРО, РЕОРГАНІЗАЦІЯ РУХУ З РОЗКРИТТЯМ ЛІВИХ ПОВОРОТІВ У ВУЗЛАХ МАГІСТРАЛЕЙ ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ ТОЩО)	Південна широтна хордова магістраль «Нивки-Бровари»	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд міста Києва"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Підвищення транспортного попиту на Дарницький мостовий перехід, єдиний недовантажений мостовий перехід через Дніпро. Розвантаження адміністративно-ділового ядра міста від транзитного трафіку. Збільшення зв'язності вулично-магістральної мережі міста, шляхом будівництва 5 переходів через залізницю	
					Бюджет м. Києва	6 742,4	1 000,0	1 150,0	1 322,5	1 520,9		1 749,0
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
					Разом	6 742,4	1 000,0	1 150,0	1 322,5	1 520,9		1 749,0
9	РОЗВАНТАЖЕННЯ МІСТА В ГОДИНИ ПІК ВІД КОМЕРЦІЙНОЇ ЛОГІСТИКИ ДЛЯ ТОРГОВИХ МЕРЕЖ ТА ІНШОЇ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ ШЛЯХОМ РЕГУЛЮВАННЯ ГОДИН ДОСТАВКИ ТОВАРІВ	Рішення Київради про заборону комерційної логістики для торговельних мереж та іншої роздрібно торгівлі в години пік	2019	Департамент транспортної інфраструктури, Департамент промисловості	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Розвантаження вулично-дорожньої мережі в години пік від комерційного транспорту. Штрафи до юридичних осіб, які порушують заборону призведуть до наповнення бюджету міста		
					ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ							
10	ОПТИМІЗАЦІЯ МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ ГРОМАДСЬКОГО	Рішення Київради про затвердження рекомендацій	2019	Департамент транспортної інфраструктури	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Покращення логістичної зв'язності для жителів різних мікрорайонів, збільшення частки великогабаритного		

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
	ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ІМПЛЕМЕНТАЦІЙ ЗВІТУ "ДОСЛІДЖЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ", ВИКОНАНОГО В РЕЗУЛЬТАТІ СПІЛЬНОЇ РОБОТИ ЕКСПЕРТІВ КМДА ТА СВІТОВОГО БАНКУ	світового банку щодо розвитку громадського транспорту		КП "Київпаstrans"							рухомого складу громадського транспорту, розширення мережі маршрутів комунального транспорту	
11	АВТОМАТИЗАЦІЯ ДИСПЕТЧЕРСЬКОГО КЕРУВАННЯ МІСЬКИМ ТА ПРИМІСЬКИМ ГРОМАДСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ (ОБЛАДНАННЯ ТРАНСПОРТУ GPS-ТРЕКЕРАМИ ТА БОРТОВИМИ КОМП'ЮТЕРАМИ, ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ ШЛЯХОВИХ ЛИСТІВ ТОЩО)	Придбання та встановлення GPS-трекерів в громадському транспорті	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Обладнання рухомого складу громадського транспорту засобами інформатизації та дистанційного керування
				Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
				Залучені кошти	6 742,4	1 000,0	1 150,0	1 322,5	1 520,9	1 749,0		
				Разом	6 742,4	1 000,0	1 150,0	1 322,5	1 520,9	1 749,0		
12	СТВОРЕННЯ ЄДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ІНТЕРНЕТ-ПОРТАЛУ КИЄВА	Вдосконалення та об'єднання даних з існуючих інтернет-ресурсів в одну платформу (сайт)	2019-2020	Департамент транспортної інфраструктури	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Єдиний зручний ресурс отримання всієї інформації про транспорт міста Києва
				Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
				Залучені кошти	1000,0	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0		
				Разом	1000,0	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0		
13	ІНВЕНТАРИЗАЦІЯ ІСНУЮЧИХ ПАРКОМІСЦЬ ТА ВИЯВЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ДЛЯ СТВОРЕННЯ НОВИХ	Інвентаризація існуючих паркомісць та виявлення територіальних ресурсів для створення нових	2019	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ						Адміністративні дії, які дозволяють актуалізувати дані про існуючі майданчики для паркування. В подальшому при виявленні та ідентифікації таких ділянок - зростає кількість водіїв які користуються такими паркомісцями та спалчуватимуть кошти до бюджету міста	
	Закупівля та впровадження АСКПП Автоматизована система контролю паркувального простору)		2019	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Сервіс контролю інформації щодо паркувального простору міста Києва. Впорядкувати паркувальний простір шляхом збалансування потреб всіх зацікавлених сторін (пішоходів велосипедистів, пасажирів громадського транспорту та автомобілістів); Придбання нових пристроїв (в тому числі оновлення) для сплати за паркомісця. Наповнення бюджету
				Бюджет м. Києва	30 000,0	30 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
				Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
				Разом	30 000,0	30 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0		

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат
						всього	за роками				
							2019	2020	2021	2022	
14	СТВОРЕННЯ ПЕРЕХОПЛЮЮЧИХ ПАРКІНГІВ БЛЯ КЛЮЧОВИХ ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ (PARK&RIDE) ТА ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМІВ СТИМУЛЮВАННЯ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ	Будівництво мережі перехоплюючих паркінгів поруч з ключовими вузлами громадського транспорту	2019	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	міста Києва  Зменшення навантаження на вулично-дорожню мережу, стимулювання користуватись громадським транспортом
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Залучені кошти	10 000,0	10 000,0	0,0	0,0	0,0	
					Разом	10 000,0	10 000,0	0,0	0,0	0,0	
15	ВПРОВАДЖЕННЯ ГНУЧКОЇ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ПАРКУВАННЯ	Внесення змін в чинну концепцію паркувального простору щодо диференціації вартості паркування відповідно до зон паркування	2019	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Врегулювання питання паркувального простору, Впровадження гнучкої тарифної політики паркування	
16	ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ ПРИВАТНОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ ТА РОЗВИТОК НЕОБХІДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	Рішення Київради про зменшення податкового навантаження на юридичні особи що здійснюють зарядку чи обслуговування електротранспорту	2019	Департамент транспортної інфраструктури	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Популяризація та стимуляція користування більш екологічного транспорту, зменшення викидів в атмосферне повітря.	
17	ВПРОВАДЖЕННЯ ДІСОВОГО МЕХАНІЗМУ КОНТРОЛЮ ЗА ДОТРИМАННЯМ НОРМ ШУМОВОГО ЗАБРУДНЕННЯ	Комплексе заходів які при проектуванні та будівництві мають передбачати виконавці робіт (в т.ч. зниження швидкості)	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор".	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Зменшення шумового забруднення	
18	ЗБІЛЬШЕННЯ ЧАСТКИ КАНАЛІЗОВАНИХ ВУЗЛІВ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ	Адміністративні дії: при формуванні технічних завдань та при проектуванні реконструкції вулиць та доріг передбачати каналізування вузлів вулично-дорожньої мережі	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Зменшення аварійної ситуації каналізованих вузлів вулично-дорожньої мережі в м. Києві	
					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
					Бюджет м. Києва	66 666,6	9 887,7	11 370,9	13 076,5	15 038,0	17 293,6
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Разом	66 666,6	9 887,7	11 370,9	13 076,5	15 038,0	17 293,6	Зменшення аварійної ситуації та заторів в м. Києві, зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферу				
19	ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМІВ	Адміністративні дії, а також співпраця	2019-2023	Департамент транспортної	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Покращення якості будівництва, реконструкції та експлуатації об'єктів	

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат			
						всього	за роками							
							2019	2020	2021	2022		2023		
	НЕЗАЛЕЖНОГО КОНТРОЛЮ ЯКОСТІ РОБІТ ПІД ЧАС БУДІВНИЦТВА, РЕМОНТУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	незалежними міжнародними та національними компаніями що здійснюють аудит якості будівельних робіт об'єктів транспортної інфраструктури		інфраструктури КК "Київавтодор"							транспортної інфраструктури			
20	РОЗВИТОК ПІШОХІДНОГО ПРОСТОРУ: СТВОРЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОГО, КОМФОРТНОГО ТА БЕЗПЕЧНОГО ПІШОХІДНОГО ПРОСТОРУ, ДОСТУПНОГО ДЛЯ ВСІХ КАТЕГОРІЙ КОРИСТУВАЧІВ, ШЛЯХОМ ЗБІЛЬШЕННЯ КІЛЬКОСТІ РЕГУЛЬОВАНИХ ТА ІНЖЕНЕРНО-ОБЛАДНАННЯ НАЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ	Реорганізація Бессарабської площі та вулиці Хрещатик з облаштуванням пішохідної зони та організацією комфортних умов для пересування всіх учасників дорожнього руху	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Зменшення навантаження на одну з найвантажніших площ в місті; створення туристичнопривабливого та комфортного середовища для всіх категорій користувачів. Зменшення екологічного забруднення атмосферного повітря		
				Бюджет м. Києва	744,2	100,0	120,0	144,0	172,8	207,4				
				Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
				Разом	744,2	100,0	120,0	144,0	172,8	207,4				
21	СТВОРЕННЯ НОВИХ ПІШОХІДНИХ ЗОН ТА МАРШРУТІВ, В ТОМУ ЧИСЛІ ЗА РАХУНОК ПІШОХОДИЗАЦІЇ ОКРЕМИХ ВУЛИЦЬ ТА ПЛОЩ	Реконструкція мікрорайону Русанівка з облаштуванням пішохідної зони та організацією комфортних умов для пересування всіх учасників дорожнього руху	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Реорганізація транспортних потоків, створення комфортного середовища для всіх категорій користувачів шляхів та вулиць, зменшення забруднення атмосферного повітря		
					Бюджет м. Києва	744,2	100,0	120,0	144,0	172,8	207,4			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	744,2	100,0	120,0	144,0	172,8	207,4			
				Реконструкція Лук'янівської площі з облаштуванням пішохідної зони та організацією комфортних умов для пересування всіх учасників дорожнього руху	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Зменшення навантаження на площу; створення комфортного середовища для всіх категорій користувачів; зменшення забруднення атмосферного повітря
		Бюджет м. Києва	744,2				100,0	120,0	144,0	172,8	207,4			
		Залучені кошти	0,0				0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
		Разом	744,2				100,0	120,0	144,0	172,8	207,4			
			Реконструкція вулиці Ярославів вал з облаштуванням пішохідної зони та організацією комфортних умов для пересування всіх учасників дорожнього руху	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Реорганізація транспортних потоків, створення комфортного середовища для всіх категорій користувачів шляхів та вулиць, зменшення забруднення атмосферного повітря	
	Бюджет м. Києва	644,2				0,0	120,0	144,0	172,8	207,4				
	Залучені кошти	0,0				0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
	Разом	644,2				0,0	120,0	144,0	172,8	207,4				
		Реконструкція Контрактової площі та вулиці Сагайдачного з облаштуванням пішохідної зони та	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Реорганізація транспортних потоків, створення туристичнопривабливого та комфортного середовища для всіх категорій користувачів. Зменшення екологічного забруднення атмосферного повітря		
Бюджет м. Києва	744,2				100,0	120,0	144,0	172,8	207,4					
Залучені кошти	0,0				0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					
Разом	744,2				100,0	120,0	144,0	172,8	207,4					

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
		організацією комфортних умов для пересування всіх учасників дорожнього руху			Разом	744,2	100,0	120,0	144,0	172,8	207,4	
22	РОЗШИРЕННЯ ЗОН ПІШХОДНОЇ ДОСТУПНОСТІ СТАНЦІЙ МЕТРОПОЛІТЕНУ, МІСЬКОЇ ЕЛЕКТРИЧКИ ТА ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ШЛЯХОМ БУДІВНИЦТВА ДРУГИХ ВИХОДІВ	Забезпечення розвитку існуючих станцій метрополітену	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київський метрополітен"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Створення зручного виходу для пасажирів метрополітену
					Бюджет м. Києва	257 505,0	38 192,0	43 920,8	50 508,9	58 085,3	66 798,0	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					<b>Разом</b>	<b>257 505,0</b>	<b>38 192,0</b>	<b>43 920,8</b>	<b>50 508,9</b>	<b>58 085,3</b>	<b>66 798,0</b>	
23	СТВОРЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОЇ, БЕЗПЕЧНОЇ ТА ЗВ'ЯЗАНОЇ ВЕЛОМЕРЕЖІ ДЛЯ ЩОДЕННИХ ТРУДОВИХ ПОЇЗДОК ТА АКТИВНОГО ВІДПОЧИВУ	Реконструкція та будівництво вулично-дорожньої мережі в частині створення велосипедної інфраструктури» (12 магістральних та 9 під'їзних мереж веловеломаршрутів )	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор", КП "Житлоінвестбуд-УКБ"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Зменшення навантаження на вулично-дорожню мережу; створення комфортного середовища для всіх категорій користувачів; зменшення забруднення атмосферного повітря, сприяння розвитку малого та середнього бізнесу, позитивний ефект для здоров'я користувачів велотранспорту
					Бюджет м. Києва	67 423,8	10 000,0	11 500,0	13 225,0	15 208,8	17 490,1	
					Залучені кошти	320 000,0	64 000,0	64 000,0	64 000,0	64 000,0	64 000,0	
					<b>Разом</b>	<b>387 423,8</b>	<b>74 000,0</b>	<b>75 500,0</b>	<b>77 225,0</b>	<b>79 208,8</b>	<b>81 490,1</b>	
					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Бюджет м. Києва	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	РОЗВИТОК ВЕЛОПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ ШЛЯХОМ БУДІВНИЦТВА: ПЕРЕХОПЛЮЮЧИХ ВЕЛОПАРКОВОК БІЛЯ СТАНЦІЙ ШВИДКІСНОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ ТА У СКЛАДІ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДКОВИХ ВУЗЛІВ; ВЕЛОПАРКОВОК ТИМЧАСОВОГО ЗБЕРІГАННЯ ПЕРЕД ВХІДНИМИ ГРУПАМИ ПІДПРИЄМСТВ, УСТАНОВ ТА НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ; МІСЦЬ ПОСТІЙНОГО ЗБЕРІГАННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ У СКЛАДІ ЖИТЛОВИХ КОМПЛЕКСІВ	Облаштування та утримання критих велосипедних парковок біля шкіл	2019	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300 шкіл обладнано критими велосипедними парковками; учні мають можливість їхати велосипедом до школи
					Бюджет м. Києва	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Залучені кошти	11 115,0	11 115,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					<b>Разом</b>	<b>11 615,0</b>	<b>11 615,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Бюджет м. Києва	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
РОЗВИТОК ВЕЛОПАРКУВАЛЬНОГО ПРОСТОРУ ШЛЯХОМ БУДІВНИЦТВА: ПЕРЕХОПЛЮЮЧИХ ВЕЛОПАРКОВОК БІЛЯ СТАНЦІЙ ШВИДКІСНОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ ТА У СКЛАДІ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДКОВИХ ВУЗЛІВ; ВЕЛОПАРКОВОК ТИМЧАСОВОГО ЗБЕРІГАННЯ ПЕРЕД ВХІДНИМИ ГРУПАМИ ПІДПРИЄМСТВ, УСТАНОВ ТА НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ; МІСЦЬ ПОСТІЙНОГО ЗБЕРІГАННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ У СКЛАДІ ЖИТЛОВИХ КОМПЛЕКСІВ	Облаштування та утримання 400 велосипедних стійок для короткочасного зберігання велосипедів на вулицях м. Києва (в тч велоперехоплюючих паркінгів)	2019	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Встановлення і належне утримання 400 велосипедних стійок для короткочасного зберігання велосипедів; впорядковано паркування велосипедного транспорту, в тому числі поруч з станціями метрополітену	
				Бюджет м. Києва	500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
				Залучені кошти	31 730,0	31 730,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
				<b>Разом</b>	<b>32 230,0</b>	<b>32 230,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>		
				Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
				Бюджет м. Києва	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
ПІДВИЩЕННЯ ІНТЕНСИВНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВЕЛОСИПЕДІВ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ СЕРВІСУ КОРОТКОСТРОКОВОЇ	Створення системи міського велопрокату на 300 станцій та 3000 велосипедів	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київське інвестиційне агентство"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Облаштування, обслуговування та утримання в робочому стані 300 станцій велосипедного прокату		
				Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
				Залучені кошти	289 500,0	38 250,0	80 250,0	126 000,0	22 500,0		22 500,0	
				<b>Разом</b>	<b>289 500,0</b>	<b>38 250,0</b>	<b>80 250,0</b>	<b>126 000,0</b>	<b>22 500,0</b>		<b>22 500,0</b>	

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
	<b>ОРЕНДИ ВЕЛОСИПЕДІВ (BIKESHARING)</b>				<b>Разом</b>	<b>289 500,0</b>	<b>38 250,0</b>	<b>80 250,0</b>	<b>126 000,0</b>	<b>22 500,0</b>	<b>22 500,0</b>	
24	<b>ВРАХУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИ ПЛАНУВАННІ, БУДІВНИЦТВІ ТА РЕКОНСТРУКЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА БЛАГОУСТРОЮ ТЕРИТОРІЙ</b>	Адміністративні дії при формуванні технічних завдань та при проектуванні реконструкцій вулиць та доріг передбачати можливість впровадження велодоріжок, або велосмуг та велопарковок	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор"	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Створення велосипедної інфраструктури		
25	<b>РОЗШИРЕННЯ ІНТЕГРАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КИЇВСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА У ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ МІСТА (ОПТИМІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ, ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ПОСЛУГ, ОПТИМІЗАЦІЯ РОЗКЛАДУ РУХУ)</b>	Рішення Київради про затвердження рекомендацій світового банку щодо розвитку громадського транспорту	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс"	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Деталізований та комплексний документ заснований на основі досліджень, реалізація якого дозволить суттєво оптимізувати та розвинути мережу транспорту, підвищити якість послуг, оптимізація розкладу руху)		
26	<b>РОЗВИТОК МЕРЕЖІ МЕТРОПОЛІТЕНУ НА ОСНОВІ ВІДПОВІДНИХ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНИХ РОЗРАХУНКІВ</b>	Забезпечення будівництва нових та розвиток існуючих ліній метрополітену	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київський метрополітен"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Будівництво нових станцій та ліній метрополітену, розвиток мережі метрополітену та забезпечення мешканців житлових мікрорайонів доступністю до метрополітену
					Бюджет м. Києва	286 116,7	42 435,6	48 800,9	56 121,0	64 539,2	74 220,0	
					Залучені кошти	16 094 454,7	1 103 229,7	1 280 000,0	2 805 000,0	4 715 500,0	6 190 725,0	
					<b>Разом</b>	<b>16 380 571,4</b>	<b>1 145 665,3</b>	<b>1 328 800,9</b>	<b>2 861 121,0</b>	<b>4 780 039,2</b>	<b>6 264 945,0</b>	
27	<b>СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ</b>	Будівництво транспортних пересадочних вузлів	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Введення в експлуатацію пересадочних вузлів, що дадуть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі. Особливого значення пересадочні вузли мають для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями
					Бюджет м. Києва	101 135,7	15 000,0	17 250,0	19 837,5	22 813,1	26 235,1	
					Залучені кошти	225 000,0	0,0	75 950,0	81 450,0	47 450,0	20 150,0	
					<b>Разом</b>	<b>326 135,7</b>	<b>15 000,0</b>	<b>93 200,0</b>	<b>101 287,5</b>	<b>70 263,1</b>	<b>46 385,1</b>	
28	<b>ВПОРЯДКУВАННЯ РИНКУ ТАКСІ</b>	Ініціювання змін до законодавства щодо розширення повноважень органів місцевого самоврядування у сфері регулювання ринку таксі	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Отримання повноважень, які розширять повноваження міста у питанні врегулювання ринку таксі. Визначення порядку роботи таксі в містах		
					Розробка стандартів та вимог до операторів, автомобілів, водіїв таксі та впровадження ефективних механізмів	2019-2020	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"	Державний бюджет	0,0		0,0	0,0
		Бюджет м. Києва	0,0	0,0				0,0	0,0	0,0	0,0	
		Залучені кошти	200,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0				
<b>Разом</b>	<b>200,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>						

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
		контролю за їх дотриманням										
		Впровадження дієвого механізму легалізації тійової частини ринку таксі	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспартсервіс"							Детінізація ринку таксі	
		Впорядкування послуг, що здійснюються приватними перевізниками, шляхом перегляду принципів співпраці перевізників з містом, вдосконалення конкурсної процедури з розподілу маршрутів	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури							Перегляд принципів співпраці перевізників з містом, вдосконалення конкурсної процедури з розподілу маршрутів	
29	СТВОРЕННЯ ПОСТІЙНО ДІЮЧОГО ДОРАДЧОГО ОРГАНУ З ПИТАНЬ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИ ДЕПАРТАМЕНТІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КМДА	Адміністративні дії: На базі створеної Науково-Технічної Ради створити дорадчий орган з зазначенням його функцій в Положенні про Департамент транспортної інфраструктури	2019	Департамент транспортної інфраструктури							Залучення громадських та експертних кіл в прийнятті рішень через обговорення розвитку транспортної інфраструктури в цілому та масштабних об'єктів. Налаштування співпраці, створення комунікаційно-експертної платформи	
30	ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДИ МІСТА У ПРОЦЕС РЕАЛІЗАЦІЇ ПРИНЦИПІВ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ	Адміністративні дії: На базі створеної Науково-Технічної Ради створити дорадчий орган з зазначенням його функцій в Положенні про Департамент транспортної інфраструктури	2019	Департамент транспортної інфраструктури							Налаштування співпраці, створення комунікаційно-експертної платформи на базі існуючої Науково-Технічної Ради	
31	РЕОРГАНІЗАЦІЯ, ПІДВИЩЕННЯ ОПЕРАЦІЙНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТА ПРОЗОРОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ГАЛУЗЕВИХ ПІДПРИЄМСТВ	Адміністративні заходи : партнерство з міжнародними та національними компаніями що надають консультативні послуги (в тч з аудиту)	2019	Департамент транспортної інфраструктури							Підготовка пропозицій щодо вдосконалення роботи підприємств. Аналіз таких пропозицій та внесення змін в організаційну структуру підприємств, а також впровадження нових форматів роботи. Налаштування співпраці з міжнародними та національними компаніями	
32	ЯКІСНЕ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ	Затвердження рішенням Київради	2019	Департамент транспортної							Впровадження по-пакетно наданий пропозицій (виходячи з надходження	

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
	ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ПІДВИЩЕНОЇ МІСТКОСТІ З НИЗЬКОЮ ПІДЛОГОЮ	звіту Світового Банку		інфраструктури							нового рухомого складу). Оптимізація маршрутної мережі	
33	ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМ БЕЗГОТІВКОВОЇ ОПЛАТИ ПРОЇЗДУ В ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ЄДИНОГО ЕЛЕКТРОННОГО КВИТКА З ШИРОКИМ НАБОРОМ ТАРИФІВ	Впровадження систем безготівкової оплати проїзду в громадському транспорті та єдиного електронного квитка	2017-2018	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс", Департамент інформаційно-комунікаційних технологій	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	запровадження єдиного електронного квитка покращить прозорість надходження коштів до бюджету; дозволить отримувати точні дані про кількість перевезених пасажирів
					Бюджет м. Києва	150 000,0	150 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Разом	150 000,0	150 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
34	СТВОРЕННЯ ЄДИНОГО ДИСПЕТЧЕРСЬКОГО ЦЕНТРУ КЕРУВАННЯ КОМУНАЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ	Створення єдиного диспетчерського центру керування комунальним транспортом	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Налагодження ефектної та керованої роботи громадського транспорту
					Бюджет м. Києва	1 483,3	220,0	253,0	291,0	334,6	384,8	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Разом	1 483,3	220,0	253,0	291,0	334,6	384,8	
35	СТВОРЕННЯ РАДИ З ПИТАНЬ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ МІСТА ТА ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ, З МЕТОЮ УЗГОДЖЕННЯ ПРИМІСЬКИХ МАРШРУТІВ, МІЖ ПРОФІЛЬНИМИ ОРГАНАМИ КМДА ТА КОДА	Адміністративні заходи: створення ради з питань інтеграції транспортних систем (маршрутів) міста Києва та Київської області	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Узгодження приміських маршрутів між профільними органами КМДА та КОДА. Оптимізація маршрутної мережі		
36	ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМ МОНІТОРИНГУ, АНАЛІЗУ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА НА ОСНОВІ СТАТИСТИЧНОЇ ТА ДИНАМІЧНОЇ ТРАНСПОРТНИХ МОДЕЛЕЙ (ЗБІР СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ, ОНОВЛЕННЯ ГЕОІНФРАСТРУКТУРНИХ ДАНИХ)	Проведення щорічного опитування домогосподарств щодо видів використання транспорту та мобільності у Києві та містах-супутниках	2019-2022	Департамент транспортної інфраструктури	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Отримання даних необхідної при прогнозуванні, проектуванні та моделюванні розвитку транспортної системи. Оновлення геоінфраструктурних даних
					Бюджет м. Києва	860,0	0,0	200,0	210,0	220,0	230,0	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Разом	860,0	0,0	200,0	210,0	220,0	230,0	
37	ІНТЕГРАЦІЯ ГЕОІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ОБЛІКУ ТА УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИМИ ОБ'ЄКТАМИ МІСТА З МІСТОБУДІВНИМ КАДАСТРОМ	Протокольне доручення профільних заступників голови Київської міської державної адміністрації щодо надання необхідної інформації, інтеграції систем обліку та управління інфраструктурними об'єктами міста з містобудівним кадастром	2019	Департамент містобудування та архітектури, Департамент транспортної інфраструктури	ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Інтеграція геоінформаційної системи обліку та управління інфраструктурними об'єктами міста з містобудівним кадастром		



№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Заходи програми	Строк виконання заходу (роки)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
		Департаменту містобудування та архітектури спільно з Департаментом транспортної інфраструктури										
38	ВПРОВАДЖЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВОЇ ПРОЦЕДУРИ УЗГОДЖЕННЯ ПЛАНІВ З РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА РЕОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА, ВИЗНАЧЕННЯ ПРІОРИТЕТУ ЇХ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРИ СКЛАДАННІ ГАЛУЗЕВИХ ПРОГРАМ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ НА ПІДСТАВІ АНАЛІЗУ, ПРОВЕДЕНОГО З ВИКОРИСТАННЯМ АКТУАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МОДЕЛІ МІСТА	Адміністративні дії - Рішення КМР або розпорядження КМДА щодо необхідності моделювання транспортних об'єктів на транспортній моделі	2019	Департамент транспортної інфраструктури		ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Прийняття зважених рішень на підставі точних математичних розрахунків ефективності. Економія бюджетних коштів	
39	ПІДВИЩЕННЯ КОМФОРТНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ ЗУПИНОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, ТЕРИТОРІЇ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ	Облаштування засобами пасивного захисту зупинки громадського транспорту та підходи до пішоходних переходів	2018-2022	Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтопост" "	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Проект Європейського інвестиційного банку (кредитна угода). Зниження травматичності та смертності пішоходів, унеможливлення наїзду автомобілів на пішоходів
					Бюджет м. Києва	4 045,4	600,0	690,0	793,5	912,5	1 049,4	
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Разом	4 045,4	600,0	690,0	793,5	912,5	1 049,4	
40	ЗАВЕРШЕННЯ БУДІВНИЦТВА ДРУГОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОКЗАЛУ	Сприяння необхідних погоджень для ПАТ "Укрзалізниця" у будівництві даного об'єкту	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури		ФІНАНСУВАННЯ НЕ ПОТРЕБУЄ					Розвантаження залізничних мереж в місті Києві	

## РОЗДІЛ VI

## РЕЗУЛЬТАТИВНІ ПОКАЗНИКИ ПРОГРАМИ

Захід програми, показник	Значення показника за роками				
	2019	2020	2021	2022	2023
<b><u>Забезпечення придбання рухомого складу громадського транспорту (трамваї тролейбуси, автобуси, електробуси)</u></b>					
<b>Показники затрат</b>					
Витрати на придбання техніки (тис.грн)	1 837 451,0	2 091 318,7	2 381 091,4	2 711 937,7	3 089 779,1
<b>Показники продукту</b>					
Кількість одиниць техніки (од.)	103	102	101	100	99
<b>Показники ефективності</b>					
Середні витрати на 1 одиницю техніки (тис.грн.)	17 825,1	20 498,9	23 573,7	27 109,7	31 176,2
<b>Показники якості</b>					
Темп росту/зниження придбання одиниць рухомого складу, в порівнянні з базовим 2018 роком (%)	113	112	111	110	109
<b><u>Забезпечення проведення капітального ремонту об'єктів транспортної інфраструктури (автошляхи та споруди на них)</u></b>					
<b>Показники затрат</b>					
Витрати на капітальний ремонт міських автошляхів та споруд на них (тис.грн)	1 292 429,3	1 486 293,6	1 709 237,7	1 965 623,4	2 260 466,9
<b>Показники продукту</b>					
Площа міських автошляхів та споруд на них, на яких планується здійснити капітальний ремонт (тис. м2)	1 251	1 308	1 343	1 367	1 391
<b>Показники ефективності</b>					
Середня вартість капітального ремонту 1 м2 (грн/м2)	1 033,0	1 136,3	1 272,7	1 438,1	1 625,1
<b>Показники якості</b>					
Темп росту/зниження площі відремонтованої капітальним ремонтом міських автошляхів та споруд на них, в порівнянні з базовим 2018 роком (%)	102	106	109	111	113
<b><u>Забезпечення будівництва нових та розвиток існуючих ліній метрополітену</u></b>					
<b>Показники затрат</b>					
Витрати на будівництво об'єктів (тис.грн)	1 500 000,0	1 725 000,0	1 983 750,0	2 281 312,5	2 623 509,4
<b>Показники продукту</b>					
Кількість об'єктів будівництва (од.)	2	3	3	3	3
<b>Показник ефективності</b>					
Середні витрати на будівництво одного об'єкта (тис.грн)	750 000,0	575 000,0	661 250,0	760 437,5	874 503,1
<b>Показники якості</b>					
Динаміка кількості об'єктів будівництва порівняно з базовим 2018 роком (%)	100	150	150	150	150
<b><u>Забезпечення розвитку інженерно-транспортної інфраструктури</u></b>					

Захід програми, показник	Значення показника за роками				
	2019	2020	2021	2022	2023
<b><i>(КП "Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд")</i></b>					
<b>Показники затрат</b>					
Витрати на будівництво об'єктів (тис.грн)	725 899,6	834 784,6	960 002,2	1 104 002,6	1 269 603,0
Витрати на реконструкцію об'єктів (тис.грн)	483 933,1	556 523,0	640 001,5	736 001,7	846 402,0
<b>Показники продукту</b>					
Кількість об'єктів будівництва (од.)	8	6	5	4	4
Кількість об'єктів реконструкції (од.)	7	7	4	10	9
<b>Показники ефективності</b>					
Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту будівництва (тис.грн)	90 737,5	139 130,8	192 000,4	276 000,6	317 400,7
Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту реконструкції (тис.грн)	69 133,3	79 503,3	160 000,4	73 600,2	94 044,7
<b>Показники якості</b>					
Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва, в порівнянні з базовим 2017 роком (%)	114	86	71	57	57
Темп росту/зниження кількості об'єктів реконструкції, в порівнянні з базовим 2018 роком (%)	58	58	33	83	75
<b><i>Забезпечення придбання рухомого складу (вагонів) метрополітену</i></b>					
<b>Показники затрат</b>					
Обсяг витрат придбання вагонів (тис. грн.)	0,0	858 000,0	887 600,0	1 560 000,0	1 887 600,0
<b>Показники продукту</b>					
Кількість вагонів, які планується придбати (од.)	-	22	21	33	36
<b>Показник ефективності</b>					
Середня вартість 1 вагону (тис. грн.)	0,0	39 000,0	42 266,7	47 272,7	52 433,3
<b>Показники якості</b>					
Відсоток оновлення рухомого складу (вагонів) метрополітену (%)	0,0	4,9	7,3	12,2	0,0
<b><i>Забезпечення розвитку вулично-шляхової мережі (КК "Київавтодор")</i></b>					
<b>Показники затрат</b>					
Витрати на будівництво об'єктів (тис.грн)	94 921,8	109 160,0	125 534,0	144 364,1	166 018,8
Витрати на реконструкцію об'єктів (тис.грн)	88 989,2	102 337,5	117 688,2	135 341,4	155 642,6
<b>Показники продукту</b>					
Кількість об'єктів будівництва (од.)	6	6	6	6	6
Кількість об'єктів реконструкції (од.)	12	15	18	20	20
<b>Показники ефективності</b>					
Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту будівництва (тис.грн)	15 820,3	18 193,3	20 922,3	24 060,7	27 669,8
Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту реконструкції (тис.грн)	7 415,8	6 822,5	6 538,2	6 767,1	7 782,1
<b>Показники якості</b>					

Захід програми, показник	Значення показника за роками				
	2019	2020	2021	2022	2023
Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва, в порівнянні з базовим 2018 роком (%)	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0
Темп росту/зниження кількості об'єктів реконструкції, в порівнянні з базовим 2018 роком (%)	66,7	83,3	100,0	111,1	111,1
<b><u>Забезпечення розвитку електротранспорту</u></b>					
<b>Показники затрат</b>					
Витрати на будівництво трамвайних ліній (тис.грн)	103 467,2	118 987,2	136 835,3	157 360,6	180 964,7
Витрати на будівництво тролейбусних ліній (тис.грн)	78 384,2	90 141,8	103 663,1	119 212,6	137 094,5
<b>Показники продукту</b>					
Кількість об'єктів будівництва трамвайних ліній (од.)	4	5	5	6	4
Кількість об'єктів будівництва тролейбусних ліній (од.)	5	15	5	5	5
<b>Показники ефективності</b>					
Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту трамвайної лінії (тис.грн)	25 866,8	23 797,4	27 367,1	26 226,8	45 241,2
Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту тролейбусної лінії (тис.грн)	15 676,8	6 009,5	20 732,6	23 842,5	27 418,9
<b>Показники якості</b>					
Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва трамвайних ліній, в порівнянні з базовим 2018 роком (%)	133,3	166,7	166,7	200,0	133,3
Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва тролейбусних ліній, в порівнянні з базовим 2018 роком (%)	125,0	375,0	125,0	125,0	125,0

## РОЗДІЛ VII

## ІНДИКАТОРИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ

№	Завдання/заходи	Відповідальні за виконання	Індикатори виконання				
			2019 рік	2020 рік	2021 рік	2022 рік	2023 рік
<i>Операційна ціль: Впровадження принципів сталої міської мобільності</i>							
<b>1</b>	<b>Прийняття Плану сталої міської мобільності міста Києва:</b>						
1.1	Розробка та затвердження стратегічного документа з розвитку міського транспорту «План сталої міської мобільності міста Києва»	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: Розробка Плану сталої міської мобільності міста Києва (од)				
			Значення індикаторів				
			0	1	0	0	0
<b>2</b>	<b>Оптимізація транспортного попиту:</b>						
2.1	Стимування приросту рівня автомобілізації шляхом підвищення комфорту та популяризації громадського транспорту, а також використання індивідуального вело транспорту для щоденних трудових поїздок	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: Коефіцієнт використання автомобіля (коефіцієнт)				
		КП «Київпастрас»	Значення індикаторів				
		Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: Розподіл поїздок за видами транспорту (modal split) (% пішоходи / % вело / % ГТ / % автомобіль)				
		КП «Київпастрас» КК «Київавтодор»	33,4/2/37 /27,2	33/3/37/2 7	32,80/3,4/ 37/26,8	32,6/3,8/3 7/26,6	32,4/4,2/37 /26,4
<b>3.</b>	<b>Оптимізація транспортної пропозиції:</b>						
3.1	Оптимізація маршрутної мережі громадського транспорту шляхом імплементації рекомендацій звіту «Дослідження сталого розвитку міського транспорту», виконаного в результаті спільної роботи експертів КМДА та Світового Банку	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: Частка населення, що витрачає не більше 45 хвилин на реалізацію транспортної кореспонденції: «дім-робота» та «робота-дім» (в один кінець) (%)				
		КП «Київпастрас»	Значення індикаторів				
		Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: Частка виділених смуг руху для наземного громадського транспорту до загальної протяжності магістральних шляхів міста (%)				
		КК «Київавтодор»	9,2	10,0	11,6	13,2	14,8
<b>4</b>	<b>Вдосконалення системи та порядку паркування:</b>						
4.1	Інвентаризація існуючих паркомісць та виявлення територіальних ресурсів для створення нових	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: Охоплення парко місцями зареєстрованих автомобілів в місті Києві (паркомісць/1тис. зареєстрованих авто)				
		КП «Київтранспарк сервіс»	Значення індикаторів				
			3,0	4,0	4,8	5,6	6,4

№	Завдання/заходи	Відповідальні за виконання	Індикатори виконання				
			2019 рік	2020 рік	2021 рік	2022 рік	2023 рік
4.2	Впровадження гнучкої тарифної політики паркування	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Середньорічна кількість оплачених годин денного паркування (години/машиномісце)</i>				
		КП «Київтранспарк сервіс»	Значення індикаторів				
4.3	Впровадження принципів «розумної парковки» (перехід на безготівковий розрахунок, створення онлайн мапи вільних місць, тощо)	Департамент транспортної інфраструктури	1000	1 100	1 280	1 460	1 640
		КП «Київтранспарк сервіс»					
<b>5</b>	<b>Зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище:</b>						
5.1	Збільшення частки електротранспорту в структурі пасажирських перевезень, в т.ч. шляхом впровадження рухомого складу, незалежного від лінійної електромережі (тролейбус з автономним ходом, електробус)	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Обсяг викидів діоксиду вуглецю, утворених транспортними засобами (тонни/тис. мешканців)</i>				
		КП «Київпастранс»	Значення індикаторів				
5.2	Популяризація приватного електротранспорту та розвиток необхідної інфраструктури	Департамент транспортної інфраструктури	617	605	592,2	579,4	566,6
<i>Операційна ціль: Розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів</i>							
<b>6</b>	<b>Розвиток та популяризація велосипедного руху:</b>						
6.1	Створення безбар'єрної, безпечної та зв'язаної вело мережі для щоденних трудових поїздок та активного відпочинку	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Довжина велосипедних шляхів (доріжок, велосмуг, тощо) (км/100 тис мешканців)</i>				
			Значення індикаторів				
6.2	Врахування велосипедної інфраструктури при плануванні, будівництві та реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури та благоустрою	КК «Київавтодор»	4,3	4,7	7,0	9,3	11,5

№	Завдання/заходи	Відповідальні за виконання	Індикатори виконання					
			2019 рік	2020 рік	2021 рік	2022 рік	2023 рік	
	територій							
<b>7 Розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції:</b>								
7.1	Створення транспортно-пересадочних вузлів	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Створення транспортно-пересадочних вузлів (од)</i>					
		КП «Київпаstrанс»	Значення індикаторів					
			0	1	2	5	5	
7.2	Якісне оновлення рухомого складу громадського транспорту шляхом впровадження рухомого складу підвищеної місткості з низькою підлогою	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Середній рівень зносу рухомого складу тролейбусів (%)</i>					
		КП «Київпаstrанс»	Значення індикаторів					
			49,0	<50,0	<25,4	<25,3	<25,2	
			Назва індикатора: <i>Середній рівень зносу рухомого складу трамваїв (%)</i>					
		КП «Київпаstrанс»	Значення індикаторів					
			78	78	<41	<37	<33	
			Назва індикатора: <i>Середній рівень зносу рухомого складу автобусів (%)</i>					
		КП «Київпаstrанс»	Значення індикаторів					
			60	<60	<37	<34	<31	
			Назва індикатора: <i>Частка перевезень автобусами малої місткості від загальної кількості пасажирських перевезень (%)</i>					
		КП «Київський метрополітен»	Значення індикаторів					
			19,2	18	16,8	15,5	14,3	
Назва індикатора: <i>Середній рівень зносу рухомого складу метрополітену (%)</i>								
КП «Київський метрополітен»	Значення індикаторів							
	80	<60	<41	<37	<33			
7.3	Пріоритетний розвиток систем швидкісного тролейбусного/автобусного сполучення	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Середньоденна кількість пасажирів рейкового громадського транспорту пасажирів/транспортний засіб)</i>					
		КП «Київпаstrанс»	Значення індикаторів					
			1106	1 137	1 164	1 192	1 219	
7.4	Пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Протяжність ліній комунального громадського електротранспорту (трамвай тролейбус) (км/100 тис мешканців)</i>					
		КП «Київпаstrанс»	Значення індикаторів					
			46,4	47,2	48,0	48,7	49,5	
			Назва індикатора: <i>Частка трамвайної і тролейбусної контактної мережі, що потребує заміни кабелів</i>					
			Значення індикаторів					
<44	<40	<36,5	<33,0	<29,5				

№	Завдання/заходи	Відповідальні за виконання	Індикатори виконання				
			2019 рік	2020 рік	2021 рік	2022 рік	2023 рік
<b>Впорядкування ринку таксі:</b>							
7.5	Ініціювання змін до законодавства щодо розширення повноважень органів місцевого самоврядування у сфері регулювання ринку таксі	Департамент транспортної інфраструктури	Назва індикатора: <i>Кількість ліцензованих автомобілів таксі (Одиниць / 10 тис. мешканців)</i>				
			Значення індикаторів				
7.6	Розробка стандартів та вимог до операторів, автомобілів, водіїв таксі та впровадження ефективних механізмів контролю за їх дотриманням		1,44	2,0	2,15	2,28	2,56
7.7	Впровадження дієвого механізму легалізації тіньової частини ринку таксі						
<i>Операційна ціль: Підвищення ефективності управління транспортною системою міста</i>							
<b>8</b>	<b>Зміна моделі управління транспортною інфраструктурою міста:</b>						
8.1	Реорганізація, підвищення операційної ефективності та прозорості діяльності галузевих підприємств	Департамент транспортної інфраструктури  КК «Київавтодор»  КП «Київпаstrанс»  КП «Київський метрополітен»  КП «Київтранспарксервіс»	Назва індикатора: <i>Проведення щорічного аудиту фінансової звітності КП «Київпаstrанс», КП «Київський метрополітен», КП «Київавтодор», КП «Київтранспарксервіс» з подальшою публікацією аудиторського висновку на офіційних веб-сайтах цих підприємств (Так/Ні)</i>				
			Значення індикаторів				
			Так	Так	Так	Так	Так



## РОЗДІЛ VIII

### КООРДИНАЦІЯ ТА КОНТРОЛЬ ЗА ХОДОМ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ

Координацію діяльності відповідних структур, пов'язаних із виконанням Програми, та контроль за виконанням заходів здійснює заступник голови Київської міської державної адміністрації (відповідно до розподілу обов'язків).

Відповідальний виконавець Програми подає Департаменту економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Департаменту фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), постійним комісіям Київської міської ради з питань транспорту та зв'язку і з питань бюджету та соціально-економічного розвитку узагальнену інформацію про стан виконання Програми щоквартально до 01 числа другого місяця, що настає за звітним періодом.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) щороку здійснює обґрунтовану оцінку результатів виконання Програми та, у разі потреби, розробляє пропозиції щодо доцільності продовження тих чи інших заходів, включення додаткових заходів і завдань, уточнення показників, обсягів і джерел фінансування, переліку виконавців, строків виконання Комплексної Програми та окремих її завдань і заходів тощо.

Після встановленого строку виконання Програми відповідальний виконавець складає заключний звіт про результати її виконання та подає його на розгляд сесії Київської міської ради разом із пояснювальною запискою про кінцеві результати виконання Програми не пізніше ніж у двомісячний строк після закінчення встановленого строку її виконання.

#### Використані джерела статистичної інформації

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>;
2. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.me.gov.ua/>;

Директор Департаменту  
транспортної інфраструктури



Сергій СИМОНОВ

## ОРИЄНТОВНІ ОБСЯГИ ФІНАНСУВАННЯ КАПІТАЛЬНИХ ВИДАТКІВ

№ з/п	Назва напрямку діяльності (пріоритетні)	Заходи програми (назва об'єкта)	Строк виконання заходу (роки)	Відповідальний виконавець, головний	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат		
						всього	за роками						
							2019	2020	2021	2022		2023	
<b>ВСЬОГО ПО УЧАСНИКАМ (СПІВВИКОНАВЦЯМ ПРОГРАМИ)</b>						Державний бюджет	4 845 735,9	718 698,0	826 502,7	950 478,1	1 093 049,8	1 257 007,3	
						Бюджет м. Києва	48 603 222,1	6 866 070,5	8 244 612,6	9 339 709,4	11 211 555,3	12 941 274,3	
						Залучені кошти	17 846 463,7	1 418 569,7	1 646 615,0	3 207 750,0	5 055 675,0	6 517 854,0	
						Разом	71 295 421,7	9 003 338,2	10 717 730,3	13 497 937,5	17 360 280,1	20 716 135,6	
<b>ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ВИКОНАВЧОГО ОРГАНУ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ (КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ)</b>													
<b>ВСЬОГО ПО ДЕПАРТАМЕНТУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ</b>						Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	15 000,0	10 000,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	15 000,0	10 000,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	
1	РОЗРОБКА ТА ЗАТВЕРДЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО ДОКУМЕНТУ 3	КОНЦЕПЦІЯ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ	2019-2020	Департамент транспортної інфраструктури	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	План сталої міської мобільності передбачає розробку концепцій розвитку всіх видів
						Бюджет м. Києва	15 000,0	10 000,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	15 000,0	10 000,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	
<b>ВСЬОГО ПО КП "КИЇВПАСТРАНС"</b>						Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	15 395 322,1	2 324 481,4	2 651 403,6	3 025 189,1	3 452 649,9	3 941 598,2	
						Залучені кошти	1 275 000,0	210 000,0	285 950,0	291 450,0	257 450,0	230 150,0	
						Разом	16 670 322,1	2 534 481,4	2 937 353,6	3 316 639,1	3 710 099,9	4 171 748,2	
1		БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	101 135,7	15 000,0	17 250,0	19 837,5	22 813,1	26 235,1	
						Залучені кошти	225 000,0	0,0	75 950,0	81 450,0	47 450,0	20 150,0	
						Разом	326 135,7	15 000,0	93 200,0	101 287,5	70 263,1	46 385,1	
2		БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНИХ ЛІНІЙ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Зниження рівня забрудненості навколишнього середовища
						Бюджет м. Києва	528 496,2	78 384,2	90 141,8	103 663,1	119 212,6	137 094,5	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	528 496,2	78 384,2	90 141,8	103 663,1	119 212,6	137 094,5	
3		РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНИХ ЛІНІЙ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	697 615,0	103 467,2	118 987,2	136 835,3	157 360,6	180 964,7	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	697 615,0	103 467,2	118 987,2	136 835,3	157 360,6	180 964,7	
4		БУДІВНИЦТВО ТРАМВАЙНИХ ЛІНІЙ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Зниження рівня забрудненості навколишнього середовища
						Бюджет м. Києва	687 722,9	102 000,0	117 300,0	134 895,0	155 129,3	178 398,6	
						Залучені кошти	1 050 000,0	210 000,0	210 000,0	210 000,0	210 000,0	210 000,0	
						Разом	1 737 722,9	312 000,0	327 300,0	344 895,0	365 129,3	388 398,6	
5		БУДІВНИЦТВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ КІЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ ДЛЯ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	42 477,0	6 300,0	7 245,0	8 331,8	9 581,5	11 018,7	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	42 477,0	6 300,0	7 245,0	8 331,8	9 581,5	11 018,7	
6		ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТО ТА	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	40 454,3	6 000,0	6 900,0	7 935,0	9 125,3	10 494,0	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	40 454,3	6 000,0	6 900,0	7 935,0	9 125,3	10 494,0	
7		Оновлення рухомого складу електротранспорту	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Виконання завдання дозволить покращити екологічну ситуацію в місті за рахунок
						Бюджет м. Києва	9 455 859,3	1 402 451,0	1 612 818,7	1 854 741,4	2 132 952,7	2 452 895,6	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	9 455 859,3	1 402 451,0	1 612 818,7	1 854 741,4	2 132 952,7	2 452 895,6	
8		Оновлення рухомого складу автотранспорту	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Виконання завдання дозволить покращити якість перевезення пасажирів автомобілями.
						Бюджет м. Києва	2 655 718,5	435 000,0	478 500,0	526 350,0	578 985,0	636 883,5	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	2 655 718,5	435 000,0	478 500,0	526 350,0	578 985,0	636 883,5	
9		КАПІТАЛЬНІ РЕМОНТИ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- покращення якості обслуговування пасажирів, - підвищення
						Бюджет м. Києва	1 185 843,3	175 879,0	202 260,9	232 600,0	267 490,0	307 613,5	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	1 185 843,3	175 879,0	202 260,9	232 600,0	267 490,0	307 613,5	
<b>ВСЬОГО ПО КП "КИЇВСЬКИЙ МЕТРОПОЛІТЕН"</b>						Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	15 612 273,2	1 545 310,6	2 635 107,2	2 931 273,3	3 910 224,3	4 590 357,9	
						Залучені кошти	16 095 544,7	1 104 319,7	1 280 000,0	2 805 000,0	4 715 500,0	6 190 725,0	
						Разом	31 707 817,9	2 649 630,3	3 915 107,2	5 736 273,3	8 625 724,3	10 781 082,9	
1		ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БУДІВНИЦТВА НОВИХ ТА РОЗВИТОК	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	10 113 571,9	1 500 000,0	1 725 000,0	1 983 750,0	2 281 312,5	2 623 509,4	
						Залучені кошти	16 094 454,7	1 103 229,7	1 280 000,0	2 805 000,0	4 715 500,0	6 190 725,0	
						Разом	26 208 026,6	2 603 229,7	3 005 000,0	4 788 750,0	6 996 812,5	8 814 234,4	
2		ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІСНУЮЧИХ СТАНЦІЙ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Бюджет м. Києва	257 505,0	38 192,0	43 920,8	50 508,9	58 085,3	66 798,0	
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
						Разом	257 505,0	38 192,0	43 920,8	50 508,9	58 085,3	66 798,0	

№ з/п	Назва напрямку діяльності (пріоритетні)	Заходи програми (назва об'єкта)	Строк виконання заходу (роки)	Відповідальний виконавець, головний	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат
						асього	за роками				
							2019	2020	2021	2022	
3		ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Бюджет м. Києва	28 612,0	4 243,6	4 880,1	5 612,2	6 454,0	7 422,1
					Залучені кошти	1 090,0	1 090,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>29 702,0</b>	<b>5 333,6</b>	<b>4 880,1</b>	<b>5 612,2</b>	<b>6 454,0</b>	<b>7 422,1</b>
4		ООНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Бюджет м. Києва	5 193 200,0	0,0	858 000,0	887 600,0	1 560 000,0	1 887 600,0
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>5 193 200,0</b>	<b>0,0</b>	<b>858 000,0</b>	<b>887 600,0</b>	<b>1 560 000,0</b>	<b>1 887 600,0</b>
5	КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ		2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Бюджет м. Києва	19 384,3	2 875,0	3 306,3	3 802,2	4 372,5	5 028,4
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>19 384,3</b>	<b>2 875,0</b>	<b>3 306,3</b>	<b>3 802,2</b>	<b>4 372,5</b>	<b>5 028,4</b>
<b>ВСЬОГО ПО КК "КИЇВТВОДОР"</b>					Державний бюджет	4 171 497,8	618 698,0	711 502,7	818 228,1	940 962,3	1 082 106,7
					Бюджет м. Києва	8 292 967,7	1 251 129,9	1 427 459,4	1 629 398,3	1 860 428,0	2 124 552,2
					Залучені кошти	40 645,0	32 280,0	4 265,0	4 000,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>12 505 110,4</b>	<b>1 902 107,9</b>	<b>2 143 227,1</b>	<b>2 451 626,4</b>	<b>2 801 390,3</b>	<b>3 206 658,9</b>
1		РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ БУДІВНИЦТВО	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор"	Державний бюджет	471 966,7	70 000,0	80 500,0	92 575,0	106 461,3	122 430,4
					Бюджет м. Києва	599 998,8	88 989,2	102 337,5	117 688,2	135 341,4	155 642,6
					Залучені кошти	8 365,0	0,0	4 365,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>1 080 330,5</b>	<b>158 989,2</b>	<b>187 202,5</b>	<b>214 263,2</b>	<b>241 802,6</b>	<b>278 073,0</b>
2		РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ БУДІВНИЦТВО	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор"	Державний бюджет	606 814,3	90 000,0	103 500,0	119 025,0	136 878,8	157 410,6
					Бюджет м. Києва	639 998,7	94 921,8	109 160,0	125 534,0	144 364,1	166 018,8
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>1 246 813,0</b>	<b>184 921,8</b>	<b>212 660,0</b>	<b>244 559,0</b>	<b>281 242,9</b>	<b>323 429,3</b>
3		РЕКОНСТРУКЦІЯ МЕРЕЖІ МІСЬКОЇ ДОЩОВОЇ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					Бюджет м. Києва	66 666,6	9 887,7	11 370,9	13 076,5	15 038,0	17 293,6
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>66 666,6</b>	<b>9 887,7</b>	<b>11 370,9</b>	<b>13 076,5</b>	<b>15 038,0</b>	<b>17 293,6</b>
4		ПРИДБАННЯ КОМУНАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					Бюджет м. Києва	1 338 000,0	219 600,0	241 200,0	265 200,0	291 600,0	320 400,0
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>1 338 000,0</b>	<b>219 600,0</b>	<b>241 200,0</b>	<b>265 200,0</b>	<b>291 600,0</b>	<b>320 400,0</b>
5		ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					Бюджет м. Києва	26 969,5	4 000,0	4 600,0	5 290,0	6 083,5	6 996,0
					Залучені кошти	32 280,0	32 280,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>59 249,5</b>	<b>36 280,0</b>	<b>4 600,0</b>	<b>5 290,0</b>	<b>6 083,5</b>	<b>6 996,0</b>
6		РЕКОНСТРУКЦІЯ ТА БУДІВНИЦТВО ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ	2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					Бюджет м. Києва	67 423,8	10 000,0	11 500,0	13 225,0	15 208,8	17 490,1
					Залучені кошти	320 000,0	64 000,0	64 000,0	64 000,0	64 000,0	64 000,0
<b>Разом</b>						<b>387 423,8</b>	<b>74 000,0</b>	<b>75 500,0</b>	<b>77 225,0</b>	<b>79 208,8</b>	<b>81 490,1</b>
7	КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ		2019-2023	Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор"	Державний бюджет	3 092 716,8	458 698,0	527 502,7	606 628,1	697 622,3	802 265,7
					Бюджет м. Києва	5 621 334,0	833 731,3	958 790,9	1 102 609,6	1 268 001,0	1 458 201,2
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Разом</b>						<b>8 714 050,8</b>	<b>1 292 429,3</b>	<b>1 486 293,6</b>	<b>1 709 237,7</b>	<b>1 965 623,4</b>	<b>2 260 466,9</b>
<b>ВСЬОГО ПО КП МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ)</b>					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					Залучені кошти	435 274,0	71 970,0	76 300,0	107 300,0	82 725,0	96 979,0
<b>Разом</b>						<b>435 274,0</b>	<b>71 970,0</b>	<b>76 300,0</b>	<b>107 300,0</b>	<b>82 725,0</b>	<b>96 979,0</b>
1	ООНОВЛЕННЯ ПАРКУ СПЕЦІАВТОТРАНСПОРТУ	2019-2023	КП МА "Київ" (Жуляни)	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Залучені кошти	132 250,0	25 250,0	30 000,0	27 000,0	25 000,0	25 000,0	
<b>Разом</b>						<b>132 250,0</b>	<b>25 250,0</b>	<b>30 000,0</b>	<b>27 000,0</b>	<b>25 000,0</b>	<b>25 000,0</b>
2	БУДІВНИЦТВО 6 МІСЦЬ СТОЯНКИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ДЛЯ	2021-2023	КП МА "Київ" (Жуляни)	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Залучені кошти	92 500,0	0,0	0,0	12 500,0	40 000,0	40 000,0	
<b>Разом</b>						<b>92 500,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>12 500,0</b>	<b>40 000,0</b>	<b>40 000,0</b>
3	БУДІВНИЦТВО АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНА СТАНЦІЯ «СТАРТ»	2020	КП МА "Київ" (Жуляни)	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Залучені кошти	5 000,0	0,0	5 000,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Разом</b>						<b>5 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>5 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
4	БУДІВНИЦТВО 2-Х АНГАРІВ	2021	КП МА "Київ" (Жуляни)	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
				Залучені кошти	45 000,0	0,0	0,0	45 000,0	0,0	0,0	
<b>Разом</b>						<b>45 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>45 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
5	РЕКОНСТРУКЦІЯ		2010	КП МА "Київ"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Капітальний ремонт 2 перетинів металоконструкцій для підвищення рівня

Збільшення пропускної спроможності, поліпшення технічного стану автошляхів міста

Поступова заміна застарілої техніки для приборання аеропорту на сучасну

Повітряні судна перед злітом при температурі нижче 0° у разі обледеніння крилової

Приведення у відповідність до діючих вимог нормативно-правових актів з питань Каркасної ангар 2-х секційний, площа забудови - 5900 м2.

Одна секція Сучасний стан іштучного покриття

№ з/п	Назва напрямку діяльності (пріоритетні)	Заходи програми (назва об'єкта)	Строк виконання заходу (роки)	Відповідальний виконавець, годовий	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат		
						всього	за роками						
							2019	2020	2021	2022		2023	
6		ПЕРОНУ Z		(Жуляни)	Державний бюджет	9 000,0	9 000,0	0,0	0,0	0,0		(наявність повозовних та сітки власних)	
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	9 000,0	9 000,0	0,0	0,0	0,0			
7		РЕКОНСТРУКЦІЯ СИСТЕМИ ВІДЕОСТЕРЕЖЕННЯ ТА СИСТЕМИ	2020-2021	КП МА "Київ" (Жуляни)	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Для підвищення рівня безпеки авіаційної безпеки об'єкта в	
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	15 000,0	0,0	7 000,0	8 000,0	0,0			
					Разом	15 000,0	0,0	7 000,0	8 000,0	0,0			
8		РЕКОНСТРУКЦІЯ ТА ДООБЛАДНАННЯ СВІТЛОСИГНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ	2020	КП МА "Київ" (Жуляни)	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Встановлення додаткових 5 підсистем вогнів по доведенню світлологізації	
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	14 000,0	0,0	14 000,0	0,0	0,0			
					Разом	14 000,0	0,0	14 000,0	0,0	0,0			
9	КАПІТАЛЬНІ РЕМОНТИ		2019-2023	КП МА "Київ" (Жуляни)	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Модернізація та заміна держл світла на цолях освітлення перону та МС літаків із	
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	122 224,0	37 420,0	20 300,0	14 800,0	17 725,0			
					Разом	122 224,0	37 420,0	20 300,0	14 800,0	17 725,0	31 979,0		
<b>ВСЬОГО ПО КП "КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС"</b>					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Бюджет м. Києва	30 000,0	30 000,0	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	30 000,0	30 000,0	0,0	0,0	0,0			
1	ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИНЦИПІВ "РОЗУМНОЇ ПАРКОВКИ"	ЗАКУПІВЛЯ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ АСКПП (АВТОМАТИЗОВАНА)	2019	КП "Київтранспортсервіс"	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		запровадження автоматизованої прозорості системи розрахунків за послуги	
					Бюджет м. Києва	30 000,0	30 000,0	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	30 000,0	30 000,0	0,0	0,0	0,0			
<b>КП "ЖИТЛОІНВЕСТБУД-УКБ"</b>					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Бюджет м. Києва	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
2		РЕКОНСТРУКЦІЯ ТА БУДІВНИЦТВО ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ	2020-2021	Департамент житлового забезпечення	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Підвищення доли велосипедних поїздок у загальній кількості поїздок у місті;	
					Бюджет м. Києва	215,0	0,0	100,0	115,0	0,0			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	215,0	0,0	100,0	115,0	0,0			
1	ПРІОРИТЕТНИЙ РОЗВИТОК СИСТЕМ ШВИДКІСНОГО	РЕКОНСТРУКЦІЯ З ДОБУДОВОЮ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ В СИСТЕМУ	2020-2021	Департамент житлового забезпечення, КП	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Поліпшення транспортного забезпечення мешканців жилого	
					Бюджет м. Києва	2 150,0	0,0	1 000,0	1 150,0	0,0			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	2 150,0	0,0	1 000,0	1 150,0	0,0			
<b>ВСЬОГО ПО КП «ДИРЕКЦІЯ БУДІВНИЦТВА ШЛЯХОВО-ТРАНСПОРТНИХ СПОРУД М. КИЄВА»</b>					Державний бюджет	674 238,1	100 000,0	115 000,0	132 250,0	152 087,5	174 900,6		
					Бюджет м. Києва	8 157 153,3	1 209 832,7	1 391 307,6	1 600 003,7	1 840 004,3	2 116 005,0		
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Разом	8 831 391,4	1 309 832,7	1 506 307,6	1 732 253,7	1 992 091,8	2 290 905,6		
1		БУДІВНИЦТВО ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ	2019-2023	Департамент будівництва та житлового забезпечення, КП	Державний бюджет	337 119,1	50 000,0	57 500,0	66 125,0	76 043,8	87 450,3		
					Бюджет м. Києва	4 894 292,0	725 899,6	834 784,6	960 002,2	1 104 002,6	1 269 603,0		
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Разом	5 231 411,0	775 899,6	892 284,6	1 026 127,2	1 180 046,3	1 357 053,3		
2		РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ	2019-2023	Департамент будівництва та житлового забезпечення, КП	Державний бюджет	337 119,1	50 000,0	57 500,0	66 125,0	76 043,8	87 450,3		
					Бюджет м. Києва	3 262 861,3	483 933,1	556 523,0	640 001,5	736 001,7	846 402,0		
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Разом	3 599 980,4	533 933,1	614 023,0	706 126,5	812 045,5	933 852,3		
<b>ВСЬОГО ПО КП КП "ІНЖЕНЕРНИЙ ЦЕНТР"</b>					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Бюджет м. Києва	57 850,1	57 850,1	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Разом	57 850,1	57 850,1	0,0	0,0	0,0	0,0		
1		БУДІВНИЦТВО МОСТОВОГО ПІШХОДНО-ВЕЛОСИПЕДНОГО	2019	Департамент будівництва та житлового забезпечення, КП	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Будівництво мостового переходу дозволить урізати пішохідні маршрути історичних	
					Бюджет м. Києва	57 850,1	57 850,1	0,0	0,0	0,0			
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Разом	57 850,1	57 850,1	0,0	0,0	0,0			
<b>ДЕСНЯНЬСЬКА РАЙОННА В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ</b>					Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			
					Бюджет м. Києва	37 612,9	34 862,9	0,0	1 250,0	1 500,0	0,0		
					Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
					Разом	37 612,9	34 862,9	0,0	1 250,0	1 500,0	0,0		
1		ДОБУДОВА ВУЛ МИЛОСЛАВСЬКОЇ	2019	Політехнік РПА	Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		Вирішить проблему відсутності освітлення	
					Бюджет м. Києва	1 231,6	1 231,6	0,0	0,0	0,0			

№ з/п	Назва напрямку діяльності (пріоритетні)	Заходи програми (назва об'єкта)	Строк виконання заходу (роки)	Відповідальний виконавець, головний державний діяч	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування, тис. гривень					Очікуваний результат	
						всього	за роками					
							2019	2020	2021	2022		2023
2	ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ	ВІД ПЕРЕТИНУ МИЛОСЛАВСЬКО-РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ В ОДНОМУ РІВНІ ВУЛ.	2019	Доснянська РДА	Залучені кошти	0,0					перехрестя вул. Милославської - вул.	
					Разом	1 231,6	1 231,6	0,0	0,0	0,0	Відкриття прямого напрямку руху на перетині вул.	
					Державний бюджет	0,0					Каштанова - вул.	
					Бюджет м. Києва	11 708,6	11 708,6	0,0	0,0	0,0	Запропоновані заходи зменшують переїзд на 1847,9 км. в масштабах міста	
3	ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ	РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ ПРОСП. ГЕНЕРАЛА	2019	Доснянська РДА	Залучені кошти	0,0						
					Разом	11 708,6	11 708,6	0,0	0,0	0,0		
					Державний бюджет	0,0						
					Бюджет м. Києва	24 672,7	21 922,7	0,0	1 250,0	1 500,0	0,0	
<b>ДАРНИЦЬКА РАЙОННА В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ</b>												
<b>ВСЬОГО ПО ДАРНИЦЬКІЙ РАЙОННІЙ В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ</b>						Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
						Бюджет м. Києва	19 090,0	19 090,0	0,0	0,0	0,0	0,0
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
						Разом	19 090,0	19 090,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1	ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ	БУДІВНИЦТВО ДОРІГ В МІКРОРАЙОНІ ЧЕРВОНИЙ ХУТІР	2019	Дарницька РДА	Державний бюджет	0,0						
					Бюджет м. Києва	6 340,0	6 340,0	0,0	0,0	0,0		
					Залучені кошти	0,0						
					Разом	6 340,0	6 340,0	0,0	0,0	0,0		
2	ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ	БУДІВНИЦТВО ДОРІГ В МІКРОРАЙОНІ ОСОКОРКИ	2019	Дарницька РДА	Державний бюджет	0,0						
					Бюджет м. Києва	6 400,0	6 400,0	0,0	0,0	0,0		
					Залучені кошти	0,0						
					Разом	6 400,0	6 400,0	0,0	0,0	0,0		
3	ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ	БУДІВНИЦТВО ДОРІГ В МІКРОРАЙОНІ БОРТНИЧІ	2019	Дарницька РДА	Державний бюджет	0,0						
					Бюджет м. Києва	6 350,0	6 350,0	0,0	0,0	0,0		
					Залучені кошти	0,0						
					Разом	6 350,0	6 350,0	0,0	0,0	0,0		
<b>ПОДІЛЬСЬКА РАЙОННА В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ</b>												
<b>ВСЬОГО ПО ПОДІЛЬСЬКІЙ РАЙОННІЙ В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ</b>						Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
						Бюджет м. Києва	55 056,6	55 056,6	0,0	0,0	0,0	0,0
						Залучені кошти	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
						Разом	55 056,6	55 056,6	0,0	0,0	0,0	0,0
1		РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ПЕТРА САГАЙДАЧНОГО З ОБЛАШТУВАННЯМ	2019	Дарницька РДА	Державний бюджет	0,0						
					Бюджет м. Києва	55 056,6	55 056,6	0,0	0,0	0,0		
					Залучені кошти	0,0						
					Разом	55 056,6	55 056,6	0,0	0,0	0,0		

Директор Департаменту транспортної інфраструктури



Сергій СИМОНОВ