



08/231-2505/MP
23.04.2019

КИЇВСЬКА МІСЬКА РАДА

IX сесія VIII скликання

РІШЕННЯ

№ _____

ПРОЕКТ

Про затвердження Міської
цільової програми розвитку
транспортної інфраструктури
міста Києва на 2019-2023 роки

Відповідно до пункту 22 частини першої статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», рішення Київської міської ради від 29 жовтня 2009 року № 520/2589 «Про Порядок розроблення, затвердження та виконання міських цільових програм у місті Києві», з метою забезпечення досягнення цілей Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 06 серпня 2014 року N 385, Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, затвердженої рішенням Київської міської ради від 15 грудня 2011 року №824/7060, Київська міська рада вирішила:

1. Затвердити Міську цільову програму розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки (далі – Програма) згідно з додатком до цього рішення.

2. Виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) при формуванні бюджетів міста Києва на 2019 - 2023 роки враховувати, в межах можливості дохідної частини міського бюджету, потребу у видатках на здійснення заходів з реалізації Програми.

3. Встановити, що відповідальним виконавцем та головним розпорядником коштів з реалізації Програми є Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

4. Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) щоквартально до 01 числа другого місяця, що настає за звітним періодом, подавати до Департаменту економіки та інвестицій виконавчого органу

Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Департаменту фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), постійній комісії Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку та оприлюднювати на Єдиному веб-порталі територіальної громади міста Києва інформацію про стан виконання Програми.

5. Офіційно оприлюднити це рішення відповідно до вимог чинного законодавства України.

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

Київський міський голова

Віталій КЛИЧКО

Подання:

Заступник голови

Дмитро ДАВТЯН

Виконувач обов'язків директора
Департаменту транспортної інфраструктури

Іван ШПИЛЬОВИЙ

Начальник юридичного управління
Департаменту транспортної інфраструктури

Тетяна ЩЕРБАНЬ

Погоджено:

Перший заступник голови

Микола ПОВОРОЗНИК

В.о.
Директора Департаменту фінансів

Володимир РЕПІК

В.о. Директора Департаменту
економіки та інвестицій

10.07.2019

Наталія МЕЛЬНИК

Генеральний директор КП «Київпаstrans»

Дмитро ЛЕВЧЕНКО

Генеральний директор КК «Київавтодор»

Олександр ГУСТЄЛЄВ

Начальник КП «Київський метрополітен»

Віктор БРАГІНСЬКИЙ

Директор КП «Київтранспарксервіс»

Олександр НІМАС

В.о. Заступник керівника апарату –
начальник юридичного управління апарату

Леся ВЕРЕС

Керівник апарату

Дмитро ЗАГУМЕННИЙ

Постійна комісія Київської міської ради з питань
бюджету та соціально-економічного розвитку

Голова

Андрій СТРАННІКОВ

Секретар

Георгій ЯСИНСЬКИЙ

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

Голова

Олексій ОКОПНИЙ

Секретар

Андрій ЗАДЕРЕЙКО

Начальник управління правового
забезпечення діяльності
Київської міської ради

Ганна ГАРШИНА

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проекту рішення Київської міської ради
«Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної
інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки»

1. Обґрунтування необхідності прийняття рішення

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, нераціонально організована мережа громадського транспорту й, головне, відсутність культури транспортної поведінки містян, яка би спиралася на узгодження інтересів усіх учасників руху.

На сьогодні транспортна система м. Києва не задовольняє потреби населення у мобільності цілком.

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.

На основі визначених проблем розвитку транспортної системи в м. Києві, визначені напрями, пріоритетні завдання та розроблені заходи 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.

2. Мета та завдання прийняття рішення

Мета проекту даного рішення 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.

3. Правові аспекти

Проект рішення «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки» розроблено відповідно до закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», рішення Київської міської ради від 29 жовтня 2009 року № 520/2589 «Про Порядок розроблення, затвердження та виконання міських цільових програм у місті Києві», з метою забезпечення досягнення цілей Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 06 серпня 2014 року № 385, Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року затвердженої рішенням Київської міської ради від 15 грудня 2011 року № 824/7060.

4. Фінансово-економічне обґрунтування

Відповідно до 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.

5. Позиція заінтересованих органів

Відповідно до Регламенту Київської міської ради проект рішення буде погоджено з усіма заінтересованими органами.

6. Регіональний аспект

Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури м. Києва на 2019-2023 роки» не стосується питання розвитку адміністративно – територіальної одиниці.

7. Громадське обговорення

Проект рішення оприлюднено на офіційному веб-порталі Київської міської державної адміністрації за адресою: www.kyivcity.gov.ua.

8. Прогноз результатів

Прийняття цього рішення забезпечить можливість досягти поставлених завдань, зрозуміти, проаналізувати та спрогнозувати перспективи розвитку транспортної інфраструктури, екологічну, та соціальну ситуацію.

9. Доповідач

На засіданнях постійних комісій Київради та на пленарному засіданні Київради проект рішення буде представляти виконувач обов'язків директора Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) Шпильовий Іван Федорович.

Виконувач обов'язків директора
Департаменту транспортної інфраструктури



Іван ШПИЛЬОВИЙ

Додаток
до рішення Київської міської ради
від _____ року № _____

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

ЗМІСТ:

| | | |
|-------------|---|----|
| Розділ I | Паспорт Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва 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 проблем, обсягів та джерел фінансування програми..... | 11 |
| Розділ V | Напрями діяльності, завдання та заходи програми..... | 14 |
| Розділ VI | Результативні показники програми..... | 67 |
| Розділ VII | Індикатори результативності..... | 70 |
| Розділ VIII | Координація та контроль за ходом виконання програми | 74 |
| | Використані джерела статистичної інформації..... | 74 |

РОЗДІЛ I
ПАСПОРТ
Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури
міста Києва 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 і 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 міста Києва» (далі по тексту – КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд міста Києва»); |
| | | Комунальне підприємство «Інженерний центр» (далі по тексту – КП «Інженерний центр»); |
| | | Голосіївська районна в місті Києві державна адміністрація; |
| | | 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 виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | |
| | | КП «Київпастрас»; | | | | | |
| | | КК «Київавтодор»; | | | | | |
| | | КП «Київський метрополітен»; | | | | | |
| | | КП «Київтранспортсервіс»; | | | | | |
| | | КП МА «Київ» (Жуляни); | | | | | |
| | | КП «Житлоінвестбуд-УКБ»; | | | | | |
| | | КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд»; | | | | | |
| | | КП «Інженерний центр»; | | | | | |
| | | Департамент промисловості та розвитку підприємництва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | |
| | | Департамент містобудування та архітектури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | |
| | | Департамент інформаційно-комунікаційних технологій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | |
| | | Департамент будівництва та житлового забезпечення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | |
| | | Департамент міського благоустрою виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) | | | | | |
| | | Комунальне підприємство «Київське інвестиційне агенство» | | | | | |
| | | Голосіївська районна в місті Києві державна адміністрація; | | | | | |
| | | Деснянська районна в місті Києві державна адміністрація; | | | | | |
| | | Подільська районна в місті Києві державна адміністрація; | | | | | |
| Дарницька районна в місті Києві державна адміністрація; | | | | | | | |
| Комунальне підприємство «Київблагоустрій» (далі – КП «Київблагоустрій») | | | | | | | |
| 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, тис.грн. у тому числі: | Всього | У тому числі, за роками | | | | |
| | | | 2019 рік | 2020 рік | 2021 рік | 2022 рік | 2023 рік |
| | | 83 434 203,9 | 4 408 110,8 | 14 083 908,1 | 20 976 234,5 | 21 930 371,8 | 22 035 578,7 |
| 9.1. | коштів державного бюджету, тис.грн | 6 888 780,6 | 1 508 490,8 | 1 423 785,6 | 1 199 707,5 | 1 288 474,7 | 1 468 322,1 |
| 9.2. | коштів бюджету міста Києва, тис.грн | 76 109 649,9 | 2 827 650,0 | 12 583 722,6 | 19 669 112,0 | 20 559 039,9 | 20 470 125,5 |
| 9.3. | інші джерела тис.грн | 435 773,3 | 71 970,0 | 76 400,0 | 107 415,0 | 82 857,3 | 97 131,1 |

РОЗДІЛ II

ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ, НА РОЗВ'ЯЗАННЯ ЯКИХ СПРЯМОВАНА ПРОГРАМА

Протягом 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. Недоліки такого підходу очевидні для кожного мешканця столиці. Це хаотичне паркування, постійні затори, нераціонально організована мережа громадського транспорту, а також 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 випереджувачий 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 виділенням 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 місто 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 міста 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 місті 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 у великих 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 велосипедного транспорту.

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 Києва.

Ріст автомобілекористування призводить до росту інтенсивності руху на міських вулицях, забруднення, підвищення рівня шуму, загазованості повітря і погіршення екології міста Києва загалом. Спостерігається зростання 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 місті 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 Києві відсутня зв'язана велосипедна мережа.

3. Транспортна ефективність мостових переходів не відповідає потребам мешканців міста Києва

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 міста Києва (1,05 млн. осіб), проживає у лівобережних районах, при цьому в них 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 Києва, 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 залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у місті Києві (з підходами) на залізничній ділянці Київ-Московський - Дарниця перевищує нормативну пропускну спроможність від **понад 120%** (міст Метро), до **понад 140%** (Північний, 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 автомобільним транспортом, який працює в режимі маршрутного 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 підприємства, яке її утримує.

6. Недосконалість мережі нерейкового громадського транспорту

Громадським транспортом здійснюється 57% транспортних кореспонденцій містом. Мережа громадського транспорту міста 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 місті 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 пропускної здатності.

Слабке охоплення наземним транспортом центру міста Києва 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 нерационально 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 Києва 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 Києві 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 Києва;
- стримування приросту рівня автомобілізації, шляхом підвищення комфорту та популяризації громадського транспорту для щоденних трудових поїздок.

3. Оптимізація транспортної пропозиції

- розвантаження центральної частини міста Києва від транзитного трафіку;
- розвантаження міста Києва від зовнішнього вантажного транзиту;
- зменшення переїздів 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» пропускної 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 Київської міської державної адміністрації 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 міста 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).

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 Києва у процес реалізації принципів сталої міської мобільності;
- впровадження систем безготівкової оплати проїзду в громадському транспорті та єдиного електронного квитка з широким набором тарифів;
- утворення 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 гео-інформаційної інформації);
- інтеграція гео-інформаційної 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 протиожеледної 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 ПРОБЛЕМ, 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 проєктів, 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 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 міста Києва розроблена на середньостроковий період та буде виконуватись протягом п'яти років з 2019 року по 2023 рік.

Учасники програми які здійснюватимуть будівництво, реконструкцію об'єктів транспортної інфраструктури, за рахунок коштів, передбачених Міською цільовою програмою, визначались за наступними критеріями.

Комунальне підприємство «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» (далі – Дирекція) здійснює будівництво, реконструкцію складних об'єктів транспортної інфраструктури, а саме:

- об'єкт належить до класу наслідків (відповідальності) СС-2 або СС-3;
- шляхопроводів та естакад через залізничні колії, мостів через водніперешкоди (річки, озера, інші водойми) та/або віадуків;

- проект будівництва, реконструкції потребує відведення земельної ділянки; повного або часткового коригування існуючих червоних ліній або розробки нових червоних ліній;

- проект передбачає добудову або зміну існуючих геометричних розмірів об'єкта шляхом будівництва (добудови) додаткових штучних споруд (естакад, тунелів, шляхопроводів, заїздів, з'їздів, підпірних стін, пішохідних переходів в різних рівнях, нових інженерних мереж, нових об'єктів благоустрою та інших);

- після завершення будівництва/реконструкції складові об'єкту передаються до декількох балансоутримувачів, у тому числі комунальних підприємств виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), державних установ або інших суб'єктів господарювання;

-будівництво/реконструкція об'єктів незавершеного будівництва, за якими Дирекція визначена замовником у попередніх періодах та на яких розпочато проектні та/або будівельні роботи на замовлення Дирекції.

Комунальна корпорація «Київавтодор» здійснює будівництво, реконструкцію об'єктів транспортної інфраструктури, а саме:

- об'єкт повністю розміщено в межах існуючих червоних ліній вулиць;

- об'єкт повністю або частково планується закріпити на праві господарського віддання підприємств, що входять до складу комунальної корпорації «Київавтодор»;

- в складі проекту передбачається будівництво виключно споруд, що належать до елементів міських вулиць і доріг та призначені для забезпечення руху автомобільного транспорту і пішоходів;

- після завершення будівництва об'єкт повністю або частково закріплюється на праві господарського віддання комунальних підприємств Київської міської ради;

- проект передбачає будівництво/реконструкцію систем дорожнього водовідведення;

- будівництво/реконструкція об'єктів незавершеного будівництва, за якими комунальну корпорацію «Київавтодор» визначено замовником у попередніх періодах та на яких розпочато проектні та/або будівельні роботи на замовлення комунальної корпорації «Київавтодор»;

- будівництво, реконструкція виробничих баз, а також інших будівель та майна.

Учасник програми – комунальне підприємство «Київпастрас» визначається перевізником, який надає транспортні послуги на міському електричному транспорті (тролейбус, трамвай, фунікулер), міська електричка, виконує послуги, що становлять загальноекономічний інтерес: здійснює безоплатне перевезення пасажирів, які мають право на пільговий проїзд згідно з законодавством України, здійснює перевезення пасажирів у нічний час по маршрутах до Центрального залізничного вокзалу, надає соціально-значущі послуги міським електричним транспортом у столиці. Комунальне підприємство «Київпастрас» забезпечує також утримання об'єктів інфраструктури електричного транспорту в місті Києві з метою сталого функціонування контактної мережі та колійного господарства.

Ресурсне забезпечення Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва 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, тис. грн. у тому числі: | | | | | | |
| Державний бюджет | 4 408 110,8 | 14 083 908,1 | 20 976 234,5 | 21 930 371,8 | 22 035 578,7 | 83 434 203,9 |
| Бюджет міста Києва | 1 508 490,8 | 1 423 785,6 | 1 199 707,5 | 1 288 474,7 | 1 468 322,1 | 6 888 780,6 |
| Інші джерела | 2 827 650,0 | 12 583 722,6 | 19 669 112,0 | 20 559 039,9 | 20 470 125,5 | 76 109 649,9 |
| | 71 970,0 | 76 400,0 | 107 415,0 | 82 857,3 | 97 131,1 | 435 773,3 |

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 (тис. грн)

| № | 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 | |
| ВСЬОГО ПО УЧАСНИКАМ (СПІВВИКОНАВЦЯМ ПРОГРАМИ) | | | | | | Державний бюджет | 6 888 780,6 | 1 508 490,8 | 1 423 785,6 | 1 199 707,5 | 1 288 474,7 | 1 468 322,1 | |
| | | | | | | Бюджет м. Києва | 76 109 649,9 | 2 827 650,0 | 12 583 722,6 | 19 669 112,0 | 20 559 039,9 | 20 470 125,5 | |
| | | | | | | Інші джерела | 435 773,3 | 71 970,0 | 76 400,0 | 107 415,0 | 82 857,3 | 97 131,1 | |
| | | | | | | Разом | 83 434 203,9 | 4 408 110,8 | 14 083 908,1 | 20 976 234,5 | 21 930 371,8 | 22 035 578,7 | |
| ВСЬОГО ПО ДЕПАРТАМЕНТУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ | | | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | | Бюджет м. Києва | 5 100,0 | 0,0 | 5 000,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | |
| | | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | | Разом | 5 100,0 | 0,0 | 5 000,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | |
| 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" | 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 обслуговування дорожньої інфраструктури. На підставі Концепції та галузевих планів/стратегій, пріоритетні інноваційні плани будуть визначені, відібрані та підготовлені таким чином, щоб бути прийнятними для кредитних та міжнародних фінансових установ або партнерів з розвитку. | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 5 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 5 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| 2 | СТВОРЕННЯ ЄДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ІНТЕРНЕТ-ПОРТАЛУ КИЄВА | ВДОСКОНАЛЕННЯ ТА ОБ'ЄДНАННЯ ДАНИХ З ІСНУЮЧИХ ІНТЕРНЕТ-РЕСУРСІВ В ОДНУ ПЛАТФОРМУ (САЙТ) | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс", КК "Київавтодор", КП "Центр організації дорожнього руху", КП "Київський метрополітен", КП "Київтранспарксервіс", КП "Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва, КП МА "Київ" (Жуляни) | 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 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | | |

| ВСЬОГО ПО КП "КИЇВНАСТРАНС" | | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
|-----------------------------|---|---|-----------|---|------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|
| | | | | | Бюджет м. Києва | 16 562 712,6 | 821 430,7 | 3 350 497,0 | 3 831 097,6 | 4 047 817,2 | 4 511 870,2 | |
| | | | | | Інші джерела | 499,3 | 0,0 | 100,0 | 115,0 | 132,3 | 152,1 | |
| | | | | | Разом | 16 563 212,0 | 821 430,7 | 3 350 597,0 | 3 831 212,6 | 4 047 949,5 | 4 512 022,3 | |
| 3 | | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНИХ ЛІНІЙ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київнастрас" | Державний бюджет | 0,0 | 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 | 822 348,1 | 0,0 | 129 000,0 | 206 230,7 | 239 653,0 | 247 464,4 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 822 348,1 | 0,0 | 129 000,0 | 206 230,7 | 239 653,0 | 247 464,4 | |
| 3.1 | | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ВІД СТАНЦІЇ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ "АКАДЕММІСТЕЧКО" ДО ЖИТЛОВОГО МАСИВУ НОВОБЛИЧІ У СВЯТОШИНСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2022-2023 | КП "Київнастрас" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію тролейбусної лінії дасть можливість підвищити пасажирів від ст. м. «Академмістечко» до ж/и Новобличі. Провізна спроможність 6000 пас./год. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 69 264,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 30 000,0 | 39 264,4 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 69 264,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 30 000,0 | 39 264,4 | |
| 3.2 | ПРІОРИТЕТНИЙ РОЗВИТОК СИСТЕМ ШВИДКІСНОГО ТРОЛЕЙБУСНОГО/АВТОБУСНОГО СПОЛУЧЕННЯ | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. СТАРОНАВОДНИЦЬКІЙ У ПЕЧЕРСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2021-2023 | КП "Київнастрас" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Тролейбусна лінія дасть можливість відкрити транспортне сполучення між Дніпровським, Дарницьким, Печерським районами міста, що підвищить рівень транспортного обслуговування населення названих районів. Передбачається перевезення пасажирів в кількості близько 5 тис. пас./год |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 59 000,0 | 0,0 | 0,0 | 14 000,0 | 20 000,0 | 25 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 59 000,0 | 0,0 | 0,0 | 14 000,0 | 20 000,0 | 25 000,0 | |
| 3.3 | | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ВІД Ж/М ТРОЄЩИНА ДО СЕВАСТОПОЛЬСЬКОЇ ПЛОЩІ ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ВІД ПРОСП. Г. ВАГУТІНА ДО СТ. М. ДАРНИЦЯ З ОРГАНІЗАЦІЄЮ ВІДОКРЕМЛЕНОЇ ЛІНІЇ АВТОБУСНОГО ТА ТРОЛЕЙБУСНОГО РУХУ | 2020-2023 | КП "Київнастрас" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію швидкісної автобусно-тролейбусної лінії дасть можливість мешканцям ж/м Троєщина під'їждати до станції метро «Дарниця» автобусами або тролейбусами в експресному варіанті. Час проїзду по маршруту зменшиться на 20 хв. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 470 000,0 | 0,0 | 110 000,0 | 115 000,0 | 120 000,0 | 125 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 470 000,0 | 0,0 | 110 000,0 | 115 000,0 | 120 000,0 | 125 000,0 | |
| 3.4 | | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ВІД КП МА "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ) ДО СТАНЦІЇ "ТЕРЕМКИ" КУРЕНІВСЬКО-ЧЕРВОНОАРМІЙСЬКОЇ ЛІНІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ У СОЛОМ'ЯНСЬКОМУ ТА ГОЛОСІВСЬКОМУ РАЙОНАХ МІСТА КИЄВА | 2021-2023 | КП "Київнастрас" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію тролейбусної лінії дасть можливість підвищити пасажирів від аеропорту «Київ» до станції міської електрички «Київ – Волинський» і до новозбудованого автовокзалу «Теремки». Провізна спроможність 6000 пас./год. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 40 928,0 | 0,0 | 0,0 | 15 475,0 | 20 453,0 | 5 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 40 928,0 | 0,0 | 0,0 | 15 475,0 | 20 453,0 | 5 000,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|--|-----------|---|------------------|----------|-----|---------|----------|----------|----------|--|
| 3.5 | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. ВАСИЛЬКІВСЬКІЙ ВІД АМУРСЬКОЇ ПЛОЩІ ДО ГОЛОСІЇВСЬКОЇ ПЛОЩІ | 2020-2021 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збудована троллейбусна лінія дасть можливість підвозити пасажирів від станції метро «Васильківська» до станції метра «Голосіївська площа». Пропускна спроможність: 6000 пас./год. Кошти на проектування та будівництво визначені емпіричним методом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 12 955,7 | 0,0 | 2 000,0 | 10 955,7 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 12 955,7 | 0,0 | 2 000,0 | 10 955,7 | 0,0 | 0,0 | |
| 3.6 | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. СИМОНА ПЕТЛЮРИ | 2020-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Закінчена ділянка троллейбусної лінії, що пропонується до Програми, дасть можливість пасажиром проїжджати без пересадки від Палацу Спорту до площі Перемоги, а далі за маршрутами, або в бік вул. Хрещатик, або до Святошино. Орієнтовна кількість пасажирів 60,0 тис. пас. потік. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 17 200,0 | 0,0 | 8 000,0 | 8 000,0 | 600,0 | 600,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 17 200,0 | 0,0 | 8 000,0 | 8 000,0 | 600,0 | 600,0 | |
| 3.7 | БУДІВНИЦТВО ШВИДКІСНОЇ АВТОБУСНО-ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ВІД Ж/М ТРОЄЩИНА ДО СТ. МЕТРО «ДАРНИЦЯ» ПО ПРОСП. МАЯКОВСЬКОГО, БУЛЬВАРУ ПЕРОВА, ПРОСП. ВИЗВОЛИТЕЛІВ, ВУЛ. МАЛИШКО | 2020-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 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 троллейбусами в експресному варіанті. Час проїзду по маршруту зменшиться на 20 хв. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 75 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 15 000,0 | 25 000,0 | 30 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 75 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 15 000,0 | 25 000,0 | 30 000,0 | |
| 3.8 | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ВІД ЛЕНІНГРАДСЬКОЇ ПЛОЩІ ПО ХАРКІВСЬКОМУ ШОСЕ, ВУЛ. ПРИВОКЗАЛЬНИЙ (ВОКЗАЛ "ДАРНИЦЯ") ВУЛ. РЕВУЦЬКОГО ДО ВУЛ. ВИШНЯКІВСЬКА | 2020-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розширення троллейбусної мережі. Поліпшення транспортного обслуговування жителів Дарницького району. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 33 000,0 | 0,0 | 4 000,0 | 7 000,0 | 10 000,0 | 12 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 33 000,0 | 0,0 | 4 000,0 | 7 000,0 | 10 000,0 | 12 000,0 | |
| 3.9 | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. ВЕЛИКІЙ ВАСИЛЬКІВСЬКІЙ, ПАВЛА СКОРОПАДСЬКОГО, БАСЕЙНИЙ | 2021-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію троллейбусної лінії дасть можливість оптимізувати маршрути троллейбусів в центральній частині міста. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 12 000,0 | 0,0 | 0,0 | 4 800,0 | 3 600,0 | 3 600,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 12 000,0 | 0,0 | 0,0 | 4 800,0 | 3 600,0 | 3 600,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|--|-----------|--|------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| 3.10 | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ВІД ЛІСОВОГО ПРОСПЕКТУ ПО ВУЛ. БРАТИСЛАВСЬКІЙ, ПРОСПЕКТУ ГАГАРИНА ДО ДАРНИЦЬКОЇ ПЛОЩІ | 2021-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію тролейбусної лінії дасть можливість мешканцям, що проживають в районі Ленінградської площі без пересадки під'їжджати до станції метро «Лісова». Провізна спроможність 5000 пас./год. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 20 000,0 | 0,0 | 0,0 | 10 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 20 000,0 | 0,0 | 0,0 | 10 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |
| 3.11 | БУДІВНИЦТВО ТРОЛЕЙБУСНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. ВЕЛИКА ЖИТОМИРСЬКА, ВОЛОДИМИРСЬКОМУ ПРОЇЗДУ | 2021-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію тролейбусної лінії дасть можливість в особливі дні (вихідні, святкові) тролейбусам не заїжджати на Майдан незалежності. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 13 000,0 | 0,0 | 0,0 | 6 000,0 | 5 000,0 | 2 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 13 000,0 | 0,0 | 0,0 | 6 000,0 | 5 000,0 | 2 000,0 | |
| 4 | ПРІОРИТЕТНИЙ РОЗВИТОК СИСТЕМ ШВИДКІСНОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНИХ ЛІНІЙ ДЛЯ: ОБ'ЄДНАННЯ ЛІВО- ТА ПРАВОБЕРЕЖНОЇ ТРАМВАЙНИХ МЕРЕЖ РОЗШИРЕННЯ ЗОН ПІШХОДНОЇ ДОСТУПНОСТІ СТАНЦІЙ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ШЛЯХОМ БУДІВНИЦТВА ДРУГИХ ВИХОДІВ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 182 770,1 | 126 000,0 | 386 610,3 | 221 400,0 | 247 931,7 | 200 828,1 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 1 182 770,1 | 126 000,0 | 386 610,3 | 221 400,0 | 247 931,7 | 200 828,1 | |
| 4.1 | 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 | 2020-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 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 | 450 000,0 | 0,0 | 105 000,0 | 110 000,0 | 115 000,0 | 120 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 450 000,0 | 0,0 | 105 000,0 | 110 000,0 | 115 000,0 | 120 000,0 | |
| 4.2 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. АЛМА-АТИНСЬКІЙ | 2019-2020 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | За період експлуатації трамвайні копії, шпали гранично зношилися При реконструкції місцями буде застосована новітня технологія прокладання трамвайних колій, що зменшить шум на 7-8 Дцб та вібрацію Окрім цього на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися є одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 265 510,1 | 70 000,0 | 195 510,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 265 510,1 | 70 000,0 | 195 510,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|-----------|---|------------------|-----------|-----|----------|----------|----------|----------|--|
| 4.3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛГЛИБОЧИЦЬКІЙ У ШЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2020-2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | За період експлуатації трамвайної колії, шпали гранично зносилися. При реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум на 7-6 Дцб та вібрацію від проходження трамваю, що приведе до більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. Окрім цього на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 49 600,0 | 0,0 | 12 000,0 | 12 100,0 | 12 500,0 | 13 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 49 600,0 | 0,0 | 12 000,0 | 12 100,0 | 12 500,0 | 13 000,0 | |
| 4.4 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ ДМИТРІВСЬКІЙ У ШЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2020-2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | За період експлуатації трамвайні копи шпали гранично зносилися. При реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум на 7-8 Дцб та вібрацію від проходження трамваю що приведе до більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. Окрім цього на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 51 000,0 | 0,0 | 12 000,0 | 12 300,0 | 12 700,0 | 14 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 51 000,0 | 0,0 | 12 000,0 | 12 300,0 | 12 700,0 | 14 000,0 | |
| 4.5 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНИХ ПЕРЕЇЗДІВ У МІСЦЯХ ПЕРЕТИНУ З ПРОЇЗДНОЮ ЧАСТИНОЮ ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ М. КИЄВА | 2020-2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Завершення реконструкції переїздів дасть можливість автотранспорту безпечно та комфортно переїздити через трамвайні колії, що в свою чергу приведе до більш тривалої експлуатації автобусів та тролейбусів. Очікується, що завдяки перевлаштуванню переїздів термін між ремонтом рухомого складу збільшиться на 25% |
| | | | | Бюджет м. Києва | 43 000,0 | 0,0 | 10 000,0 | 10 500,0 | 11 000,0 | 11 500,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 43 000,0 | 0,0 | 10 000,0 | 10 500,0 | 11 000,0 | 11 500,0 | |
| 4.6 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПЛОЩІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА ВІД ВУЛИЦІ АВТОЗАВОДСЬКОЇ ДО ВУЛИЦІ ПУЩАВОДИЦЬКОЇ В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2020-2022 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | При реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум на 7-8 дБ та вібрацію від проходження трамваю, що приведе до більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. Окрім цього на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 178 361,7 | 0,0 | 42 200,0 | 70 500,0 | 65 661,7 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 178 361,7 | 0,0 | 42 200,0 | 70 500,0 | 65 661,7 | 0,0 | |
| 4.7 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ (І ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА) | 2021-2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Комплексна реконструкція трамвайної лінії дасть: - покращення транспортного обслуговування мешканців районів; - дозволить збільшити експлуатаційну швидкість трамваю; - зменшить шумове на 11-12 Дцб, та вібраційне навантаження на житлові будинки прилеглих вулиць; - поліпшиться екологічна обстановка в регіоні; збільшиться експлуатаційна швидкість |
| | | | | Бюджет м. Києва | 3 000,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 3 000,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|--|---------------|--|---------------------|-----------------|------------|------------|------------|-----------------|-----------------|---|
| 4.8 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ.МІСЬКОЇ ДО ВУЛ.СЕЛЯНСЬКОЇ У ПУЦІ-ВОДИЦІ | 2022- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення умов перевезення близько 75 тис. мешканців Оболонського району та Пуца-Водиці При реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум на 7-8 Дцб та вібрацію від проходження трамваю, що приведе до більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. Окрім цього на сумішеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 20 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 000,0 | 10 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 20 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 000,0 | 10 000,0 | |
| 4.9 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНИХ ЛІНІЙ ПО ВУЛ. ЯЛТИНСЬКІЙ, СЛАВГОРОДСЬКІЙ, ТРОСТЯНЕЦЬКІЙ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ АННИ АХМАТОВОЇ ДО ВУЛ. СЛАВГОРОДСЬКОЇ | 2022- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення умов перевезення мешканців Дарницького району. При реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум 7- 8 Дцб та вібрацію від проходження трамваю, що приведе до більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 5 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 000,0 | 3 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 5 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 000,0 | 3 000,0 | |
| 4.10 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. ДОБРІНІНСЬКІЙ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ. АВТОЗАВОДСЬКОЇ ДО ВУЛ. МАРШАЛА МАЛИНОВСЬКОГО (ВКЛЮЧАЮЧИ ВУЗЛИ) В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2022- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 3 780,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 780,0 | 2 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 3 780,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 780,0 | 2 000,0 | |
| 4.11 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ВІД ВУЛ. ДОБРІНІНСЬКОЇ ДО РОЗВОРОТНОЇ ПЕТЛІ НА ВУЛ. ГЕРОЇВ ДНІПРА (ВКЛЮЧАЮЧИ ВУЗЛИ) В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 3 290,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 290,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 3 290,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 290,0 | |
| 4.12 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛ. МАРШАЛА МАЛИНОВСЬКОГО, ВУЛ. ЙОРДАНСЬКІЙ ВІД ВУЛ. ДОБРІНІНСЬКОЇ ДО РОЗВОРОТНОЇ ПЕТЛІ НА ВУЛ. ЙОРДАНСЬКІЙ (ВКЛЮЧАЮЧИ ВУЗЛИ) В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА». | 2022- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 4 290,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 290,0 | 1 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 4 290,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 290,0 | 1 000,0 | |

| | | | | | | | | | | |
|------|--|-----------|--|------------------|----------|----------|---------|-----|-----|---------|
| 4.13 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В СИСТЕМУ ЛЕГКОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ (ЛРТ) II ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА. СТАНЦІЯ "ІВАНА ЛЕПСЕ" | 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 2 341,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 341,4 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 2 341,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 341,4 |
| 4.14 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В СИСТЕМУ ЛЕГКОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ (ЛРТ) III ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА. СТАНЦІЯ "ГЕРОЇВ СЕВАСТОПОЛЯ" | 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 246,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 246,7 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 1 246,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 246,7 |
| 4.15 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В СИСТЕМУ ЛЕГКОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ (ЛРТ) IV ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА. СТАНЦІЯ "ГАРМАТНА" | 2019-2020 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 21 263,2 | 20 000,0 | 1 263,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 21 263,2 | 20 000,0 | 1 263,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 4.16 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В СИСТЕМУ ЛЕГКОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ (ЛРТ) V ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА. СТАНЦІЯ "ПОЛЬОВА" | 2019-2020 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 14 140,0 | 12 000,0 | 2 140,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 14 140,0 | 12 000,0 | 2 140,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| | | | | | | | | | | | |
|------|---|-----------|--|------------------|----------|----------|---------|-----|---------|---------|---|
| 4.17 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В СИСТЕМУ ЛЕГКОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ (ЛРТ) VI ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА. СТАНЦІЯ "ПОЛІТЕХНІЧНА" | 2019-2020 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 17 377,1 | 16 000,0 | 1 377,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 17 377,1 | 16 000,0 | 1 377,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 4.18 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В СИСТЕМУ ЛЕГКОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ (ЛРТ) VII ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА. СТАНЦІЯ "ПОВІТРОФЛОТСЬКА" | 2022-2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 2 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 2 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |
| 4.19 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЛІНІЇ ШВИДКІСНОГО ТРАМВАЮ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В СИСТЕМУ ЛЕГКОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ (ЛРТ) VIII ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА. СТАНЦІЯ "ПЛОЩА ПЕРЕМОГИ" | 2019-2020 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 13 119,9 | 8 000,0 | 5 119,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 13 119,9 | 8 000,0 | 5 119,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 4.20 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНИХ ЛІНІЙ ВІД РОЗВОРТНОГО КИЛЬЦЯ НА ПР. ВІДРАДНИЙ ДО СТ.М. "ЛУКЯНІВСЬКА" | 2022-2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | За період експлуатації трамвайні колії, шпали гранично зносилися. При реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум на 7-8 Дцб та вібрацію від проходження трамваю, що Приведе до більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. Окрім цього на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 4 300,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 000,0 | 2 300,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 4 300,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 000,0 | 2 300,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|---|---------------|---|---------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|--|
| 4.21 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ З Ж/М ВИГУРІВЩИНА- ТРОСЩИНА ДО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОКЗАЛУ "ДАРНИЦЯ" | 2021- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | За період експлуатації трамвайні колії, шпали та інші гранично зносилися. При реконструкції місцями буде застосована новітня технологія прокладання трамвайних колій, що зменшить шум на 7-8 Дцб та вібрацію. Окрім цього на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 30 000,0 | 0,0 | 0,0 | 5 000,0 | 10 000,0 | 15 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 30 000,0 | 0,0 | 0,0 | 5 000,0 | 10 000,0 | 15 000,0 | |
| 5 | ПІДВИЩЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ МОСТОВИХ ПЕРЕХОДІВ ЧЕРЕЗ Р. ДНІПРО ШЛЯХОМ РЕАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМ МАСОВИХ ПАСАЖИРСЬКИ Х ПЕРЕВЕЗЕЬ (MASS RAPID TRANSIT), У СКЛАДІ КОЖНОГО З НИХ | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпастранс" | Державний бюджет | 0,0 | 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 | 352 654,0 | 40 000,0 | 54 000,0 | 72 000,0 | 88 000,0 | 98 654,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 352 654,0 | 40 000,0 | 54 000,0 | 72 000,0 | 88 000,0 | 98 654,0 | |
| 5.1 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТА БУДІВНИЦТВО ДІЛЯНКИ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ВІД ВУЛ.ГНАТА ЮРИ ДО ЗАТ "КИСНЕВИЙ ЗАВОД" | 2019- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Ділянка трамвайної лінії від вул.Гната Юри до вул.Симиренка експлуатується без капітального ремонту біля 30 років. Реконструкція дасть можливість застосувати новітні технології укладання рейок, що на 7-8 Дцб зменшить шум і вібрацію від проходження трамваю. Окрім цього за рахунок інвесторів будуть збудовані сучасні зупинкові станції з торговими приміщеннями та приміщеннями побутового обслуговування населення Будівництво нової ділянки трамвайної лінії дасть можливість безпересадочного проїзду від просп.Відрадного до ст. «Берестейська». «Лук'янівська» та перевозити приблизно 92 тис пасажирів на добу |
| | | | | Бюджет м. Києва | 187 000,0 | 40 000,0 | 20 000,0 | 37 000,0 | 40 000,0 | 50 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 187 000,0 | 40 000,0 | 20 000,0 | 37 000,0 | 40 000,0 | 50 000,0 | |
| 5.2 | БУДІВНИЦТВО ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ВІД ВУЛ. СТАРОВОКЗАЛЬНОЇ ДО СТАНЦІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ «ПАЛАЦ СПОРТУ» | 2020- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення умов перевезення близько 200 тис. мешканців Шевченківського району |
| | | | | Бюджет м. Києва | 45 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 10 000,0 | 15 000,0 | 15 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 45 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 10 000,0 | 15 000,0 | 15 000,0 | |
| 5.3 | БУДІВНИЦТВО ТРАМВАЙНОЇ ПОВОРОТНОЇ КРИВОЇ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ.АВТОЗАВОДСЬКОЇ ТА ВУЛ.ДОБРИНІНСЬКОЇ | 2021- 2023 | КП "Київпастранс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будівництво трамвайної кривої дасть можливість здійснювати безпересадочне перевезення мешканців Оболонського району в Пуща-Водицю і в зворотному напряму Час проїзду між кінцевими пунктами зменшиться на 30 хв. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 15 000,0 | 0,0 | 0,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 15 000,0 | 0,0 | 0,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|---|---|---------------|---|---------------------|----------|-----|----------|----------|----------|----------|---|
| 5.4 | | БУДІВНИЦТВО ТРАМВАЙНОГО РОЗВОРНОГО КІЛЬЦЯ БІЛЯ СТАНЦІ МІСЬКОЇ ЕЛЕКТРИЧКИ "ДАРНИЦЯ" | 2022- 2023 | КП "Київпаstrans" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Дозволить пасажиром без пересадки під'їжджати до ж/м Осокорки. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 12 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5 000,0 | 7 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 12 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5 000,0 | 7 000,0 | |
| 5.5 | | БУДІВНИЦТВО ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ВІД ПРОСПЕКТУ ПЕТРА ГРИГОРЕНКА ПО ВУЛИЦІ АННИ АХМАТОВОЇ ТА ДНІПРОВСЬКІЙ НАБЕРЕЖНІЙ ДО СТАНЦІЇ МЕТРО "ОСОКОРКИ" | 2020- 2023 | КП "Київпаstrans" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Дозволить пасажиром без пересадки під'їжджати до ж/м Осокорки. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 22 000,0 | 0,0 | 4 000,0 | 5 000,0 | 6 000,0 | 7 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 22 000,0 | 0,0 | 4 000,0 | 5 000,0 | 6 000,0 | 7 000,0 | |
| 5.6 | | БУДІВНИЦТВО ДВУХПУТНОЇ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ПО ВУЛИЦІ КОПЕРНИКА НА ДЛЯНЦІ ВІД ВУЛ. ГЛИБОЧИЦЬКОЇ ДО ВУЛ. БЕРДИЧІВСЬКОЇ, З ПЕРЕНЕСЕННЯМ ТРАМВАЙНОЇ ЗУПИНКИ З ВУЛ. ГЛИБОЧИЦЬКОЇ НА ВУЛ. КОПЕРНИКА ТА ВЛАШТУВАННЯ ПОСАДКОВИХ ПЛАТФОРМ ІЗОЛЬОВАНО ВІД ДОРОЖНЬОГО ПОЛОТНА | 2020- 2023 | КП "Київпаstrans" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Трамвайна лінія дасть можливість організувати маневрове кільце для трамвайних маршрутів від ЗАТ «Кисневий завод». |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 71 654,0 | 0,0 | 25 000,0 | 15 000,0 | 17 000,0 | 14 654,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 71 654,0 | 0,0 | 25 000,0 | 15 000,0 | 17 000,0 | 14 654,0 | |
| 6 | РОЗШИРЕННЯ ЗОН ПІДХОДНОЇ ДОСТУПНОСТІ СТАНЦІЙ МІСЬКОЇ ЕЛЕКТРИЧКИ ШЛЯХОМ БУДІВНИЦТВА ДРУГИХ ВИХОДІВ | БУДІВНИЦТВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ КІЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ ДЛЯ ЕЛЕКТРОПОЇЗДІВ З ПІДХОДАМИ-ПІД'ЇЗДАМИ ДО ПЛАТФОРМ У М.КИЄВІ І ТА П ЧЕРГИ (МІСЬКА ЕЛЕКТРИЧКА) | 2022- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrans" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 22 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6 000,0 | 16 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 22 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6 000,0 | 16 000,0 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---|--|-----------|--|------------------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|---|--|
| 6.1 | | БУДІВНИЦТВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ ПЕРШОЇ ЧЕРГИ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ ДЛЯ ЕЛЕКТРОПОЇЗДІВ З ПІДХОДАМИ-ПІД'ЇЗДАМИ ДО ПЛАТФОРМ У М.КИЄВІ | 2022-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Вперше в Україні рух електропоїздів буде здійснено навколо міста, що дасть можливість транспортом великої місткості підвезити пасажирів до пересадочних вузлів, які потім іншим громадським транспортом (метро, трамвай, тролейбус, автобус) можуть доїхати до місця призначення. Аналог таких пересадочних вузлів в місті існує (в районі станцій метро «Святошин», «Видубичі»). | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 13 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6 000,0 | 7 000,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 13 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6 000,0 | 7 000,0 | | |
| 6.2 | | БУДІВНИЦТВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ ДРУГОЇ ЧЕРГИ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ ДЛЯ ЕЛЕКТРОПОЇЗДІВ З ПІДХОДАМИ-ПІД'ЇЗДАМИ ДО ПЛАТФОРМ У М.КИЄВІ | 2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Вперше в Україні рух електропоїздів буде здійснено навколо міста, що дасть можливість транспортом великої місткості підвезити пасажирів до пересадочних вузлів, які потім іншим громадським транспортом (метро, трамвай, тролейбус, автобус) можуть доїхати до місця призначення. Аналог таких пересадочних вузлів в місті існує (в районі станцій метро «Святошин», «Видубичі»). | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 9 000,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 9 000,0 | | |
| 7 | СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ | 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 | | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 440 188,1 | 50 110,8 | 154 695,2 | 108 607,1 | 59 779,0 | 66 996,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 440 188,1 | 50 110,8 | 154 695,2 | 108 607,1 | 59 779,0 | 66 996,0 | | |
| 7.1 | | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ТА ЗУПИНКИ "КОНТРАКТОВА ПЛОЩА" В МЕЖАХ КОНТРАКТОВОЇ ПЛОЩІ, ВУЛ. КОСТЯНТИНІВСЬКОЇ, ВУЛ. МЕЖИГІРСЬКОЇ, ВУЛ. ВЕРХНІЙ ВАЛ ТА ПІДЗЕМНОГО ПІШОХІДНОГО ПЕРЕХОДУ НА ВУЛ. СПАСЬКІЙ У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА" | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 282 369,1 | 50 110,8 | 144 423,2 | 87 835,1 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 282 369,1 | 50 110,8 | 144 423,2 | 87 835,1 | 0,0 | 0,0 | | |
| 7.2 | | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА В РАЙОНІ СТАНЦІЇ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ "ПОЧАЙНА" НА ПРИМИКАННІ ПРОСП. ОБОЛОНСЬКОГО ДО ВУЛ. ВЕРБОВОЇ В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2022-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та тролейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 32 080,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14 564,0 | 17 516,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 32 080,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14 564,0 | 17 516,0 | | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|-----------|---|------------------|----------|-----|---------|---------|----------|----------|---|
| 7.3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ЗУПИНКИ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ "СТАНЦІЯ МЕТРО "ЧЕРНІГІВСЬКА" ПІД ТРАНСПОРТНИЙ ПЕРЕСАДОЧНИЙ ВУЗОЛ З ТЕРМІНАЛОМ ТА РЕКОНСТРУКЦІЮ ДІЛЯНКИ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ ВІД ПРОСП. ЮРІЯ ГАГАРИНА ПО ВУЛ. ГНАТА ХОТКЕВИЧА (ЧЕРВОНОГВАРДІЙСЬКІЙ) ДО ТРАМВАЙНОГО РОЗВОРОТНЬОГО КОЛА НА ВУЛ. МИРОПІЛЬСЬКІЙ У ДНІПРОВСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2022-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та тролейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями |
| | | | | Бюджет м. Києва | 21 999,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 543,0 | 11 456,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 21 999,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 543,0 | 11 456,0 | |
| 7.4 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА "ЛІСОВА" | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Даний пункт буде розгорнуто рішенням Київської міської ради" Про Програму економічного і соціального розвитку м. Києва" та розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) "Про Програму економічного і соціального розвитку м. Києва" |
| | | | | Бюджет м. Києва | 15 000,0 | 0,0 | 1 000,0 | 4 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 15 000,0 | 0,0 | 1 000,0 | 4 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |
| 7.5 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА ЛУК'ЯНІВСЬКА ПЛЮЩА | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та тролейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 7 500,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 500,0 | 2 500,0 | 2 500,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 7 500,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 500,0 | 2 500,0 | 2 500,0 | |
| 7.6 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА ДАРНИЦЯ | 2021-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та тролейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. Кошти на проектування та будівництво визначені емпіричним методом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 27 500,0 | 0,0 | 0,0 | 2 500,0 | 10 000,0 | 15 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 27 500,0 | 0,0 | 0,0 | 2 500,0 | 10 000,0 | 15 000,0 | |
| 7.7 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА ЛИБІДСЬКА | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та тролейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 7 500,0 | 0,0 | 1 200,0 | 1 700,0 | 2 100,0 | 2 500,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 7 500,0 | 0,0 | 1 200,0 | 1 700,0 | 2 100,0 | 2 500,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|--|---------------|---|---------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| 7.8 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА БУЛЬВАР ЛЕПСЕ | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та троллейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 10 240,0 | 0,0 | 3 072,0 | 3 072,0 | 3 072,0 | 1 024,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 10 240,0 | 0,0 | 3 072,0 | 3 072,0 | 3 072,0 | 1 024,0 | |
| 7.9 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА СИМ'І СОСНІНИХ | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та троллейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 13 000,0 | 0,0 | 4 000,0 | 3 000,0 | 4 000,0 | 2 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 13 000,0 | 0,0 | 4 000,0 | 3 000,0 | 4 000,0 | 2 000,0 | |
| 7.10 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА НИВКИ | 2021- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та троллейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 3 000,0 | 5 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 3 000,0 | 5 000,0 | |
| 7.11 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА КІЛЬЦЕВА ДОРОГА (автостанція "Теремки") | 2021- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Введення в експлуатацію пересадочного вузла дасть можливість пасажиром здійснювати пересадку без перешкод на лінію метрополітену автобуси та маршрутне таксі та троллейбусів. Особливого значення пересадочний вузол має для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 14 000,0 | 0,0 | 0,0 | 4 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 14 000,0 | 0,0 | 0,0 | 4 000,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | |
| 8 | ЗБІЛЬШЕННЯ ЧАСТКИ ЕЛЕКТРОТРАНС ПОРТУ В СТРУКТУРІ ПАСАЖИРСЬКИ Х ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТЧ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕНН Я РУХОМОГО СКЛАДУ, НЕЗАЛЕЖНОГО ВІД ЛІНІЙНОЇ ЕЛЕКТРОМЕРЕ ЖІ (ТРОЛЕЙБУС З АВТОНОМНИМ ХОДОМ, ЕЛЕКТРОБУС) | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 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, троллейбусні парки новим рухомих складом, покращити якість перевезення пасажирів, зменшити навантаження на вуличн-дорожню мережу. Забезпечить необхідну провізну здатність трамвайного та троллейбусного сполучення за рахунок насичення її рухомих складом, що відповідає сучасним нормам безпеки, екології, комфортності, надійності та енергозбереження. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 10 116 317,7 | 308 454,4 | 1 964 175,2 | 2 258 801,5 | 2 597 621,7 | 2 987 265,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 10 116 317,7 | 308 454,4 | 1 964 175,2 | 2 258 801,5 | 2 597 621,7 | 2 987 265,0 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|--|--|-----------|--|------------------|-------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|
| 8.1 | | ПРИДБАННЯ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ | 2019-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будуть придбані сучасні модульні, багатосекційні трамвайні вагони з низьким рівнем підлоги, з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосовані до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнані кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами для гаджетів (USB та Wi-Fi) для заміни рухомого складу на лініях швидкісного трамваю та лініях, що не підлягають реконструкції. 2019 рік: ПДВ під ЄІВ - 115 253,4 тис грн; 45 201,0 тис грн - ПДВ відповідно до кредитної угоди ЄІВ (на придбання вагонів фунікулеру). |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 3 557 073,9 | 160 454,4 | 680 225,2 | 782 259,0 | 899 597,8 | 1 034 537,5 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 3 557 073,9 | 160 454,4 | 680 225,2 | 782 259,0 | 899 597,8 | 1 034 537,5 | |
| 8.2 | | ПРИДБАННЯ ТРОЛЕЙБУСІВ | 2019-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будуть придбані сучасні троллейбуси з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосовані до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнані кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами, які замінять троллейбуси, що експлуатуються понад нормативний строк 10 років. 2019 рік: закупівля троллейбусів - 148 000,0 тис грн |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 6 309 575,1 | 148 000,0 | 1 233 950,0 | 1 419 042,5 | 1 631 898,9 | 1 876 683,7 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 6 309 575,1 | 148 000,0 | 1 233 950,0 | 1 419 042,5 | 1 631 898,9 | 1 876 683,7 | |
| 8.3 | | ПРИДБАННЯ ЕЛЕКТРОБУСІВ | 2020-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будуть придбані електробуси для забезпечення перевезень в центральних районах міста з вирішенням питання зниження забруднення навколишнього середовища |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 249 668,8 | 0,0 | 50 000,0 | 57 500,0 | 66 125,0 | 76 043,8 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 249 668,8 | 0,0 | 50 000,0 | 57 500,0 | 66 125,0 | 76 043,8 | |
| 9 | ЯКІСНЕ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ПІДВИЩЕНОЇ МІСЬКОСТІ З НИЗЬКОЮ ПІДЛОГОЮ | ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ АВТОТРАНСПОРТУ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Виконання завдання дозволить покращити якість перевезення пасажирів автобусами, зменшити навантаження на дорожньо-вуличну мережу. Забезпечити необхідну провізну здатність автобусним сполученням за рахунок насичення її рухомим складом, що відповідає сучасним нормам безпеки, екології, комфортності та надійності. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 2 361 217,3 | 140 498,8 | 478 500,0 | 526 350,0 | 578 985,0 | 636 883,5 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 2 361 217,3 | 140 498,8 | 478 500,0 | 526 350,0 | 578 985,0 | 636 883,5 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|---|-----------|--|------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| 9.1 | ПРИБАННЯ АВТОБУСІВ | 2019-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будуть придбані сучасні автобуси великої та надвеликої місткості, пристосовані для перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнані кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, екологічних стандартів не нижче EURO-5 до 2020 року та не нижче EURO-6 з 2020 року для заміни таких, що експлуатуються понад нормативний строк 10 років та на виконання рекомендацій фахівців Світового банку. У 2018-2022 рр передбачається придбання по 75 автобусів щорічно. 2019 рік: закупівля автобусів - 52 000,0 тис грн; сплаата ПДВ відповідно до кредиту СІБ - 88 498,8 тис грн |
| | | | | Бюджет м. Києва | 2 361 217,3 | 140 498,8 | 478 500,0 | 526 350,0 | 578 985,0 | 636 883,5 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 2 361 217,3 | 140 498,8 | 478 500,0 | 526 350,0 | 578 985,0 | 636 883,5 | |
| 10 | ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТО ТА ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТНОГО ГОСПОДАРСТВА | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 992 595,7 | 156 366,7 | 128 919,7 | 374 922,1 | 157 642,7 | 174 744,6 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 992 595,7 | 156 366,7 | 128 919,7 | 374 922,1 | 157 642,7 | 174 744,6 | |
| 10.1 | РЕСТАВРАЦІЯ З ПРИСТОСУВАННЯМ ДО УМОВ СУЧАСНОГО ВИКОРИСТАННЯ СПОРУДИ КИЇВСЬКОГО ФУНКУЛЕРА (МИХАЙЛІВСЬКОГО МЕХАНІЧНОГО ПІДЙОМУ) НА ВУЛ. ПЕТРА САГАЙДАЧНОГО, 3 У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2019-2021 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Закінчена реконструкція поліпшить умови експлуатації функулера. Вагони нового типу стануть більш комфортними та безпечні для перевезення пасажирів. Кількість перевезених пасажирів становитиме 15,0 тис.пас./добу. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 355 942,8 | 100 291,3 | 14 000,0 | 241 651,5 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 355 942,8 | 100 291,3 | 14 000,0 | 241 651,5 | 0,0 | 0,0 | |
| 10.2 | ПОКРАЩЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ІСНУЮЧОГО ГОСПОДАРСТВА РЕКОНСТРУКЦІЯ (ТЕХНІЧНЕ ПЕРЕОСНАЩЕННЯ) ТЯГОВИХ ПІДСТАНЦІЙ | 2020-2022 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Підвищення надійності мереж живлення електротранспорту. Економія електроенергії > 5%. Зменшиться витрати електричної енергії, підвищиться якість енергії, безвідмовність установок призведе до високих техніко-економічних показників комунального підприємства. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 15 000,0 | 0,0 | 3 000,0 | 5 000,0 | 7 000,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 15 000,0 | 0,0 | 3 000,0 | 5 000,0 | 7 000,0 | 0,0 | |
| 10.3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТП-3680 ПО ВУЛ.ДЕГТЯРІВСЬКІЙ, 37 У ШЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення потужності існуючої ТП до 1000 кВт дасть можливість здійснити електропостачання об'єктів «електронного уряду» столиці. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 8 600,0 | 8 600,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 8 600,0 | 8 600,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 10.4 | ВЛАШТУВАННЯ ШУМОЗАХИСНИХ ПРИСТРОІВ ВІД ВУЛ. МИЛОСЛАВСЬКОЇ ПО ВУЛ.ЗАКРАЄВСЬКОЇ ДО ВУЛ.ДРАЙЗЕРА | 2020-2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Даний пункт буде розгорнуто рішенням Київської міської ради" Про Програму економічного і соціального розвитку м. Києва" та розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) "Про Програму економічного і соціального розвитку м. Києва" |
| | | | | Бюджет м. Києва | 8 500,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 3 000,0 | 3 500,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 8 500,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 000,0 | 3 000,0 | 3 500,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|---|---------------|---|---------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|--|
| 10.5 | БУДІВНИЦТВО ТРАМВАЙНО- ТРОЛЕЙБУСНОГО ДЕПО ПО ВУЛ. МИЛОСЛАВСЬКІЙ | 2020- 2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | На даний час на лівому березі Дніпра не побудоване депо, а мешканці міста обслуговуються з депо, що знаходяться на правому березі, що значно збільшує «холості» пробіги та перевитрати електричної енергії. Для усунення негативних явищ прийнято рішення побудувати депо в районі вул. Милославській, що поліпшить транспортне обслуговування мешканців ж/м Троєщина, одночасно з цим створюється можливість обслуговувати на цій території трамвайні вагони. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 28 181,0 | 0,0 | 5 000,0 | 5 463,0 | 7 564,0 | 10 154,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 28 181,0 | 0,0 | 5 000,0 | 5 463,0 | 7 564,0 | 10 154,0 | |
| 10.6 | ПРИДБАННЯ СПЕЦІАЛІЗОВАНОЇ ТЕХНІКИ | 2020- 2023 | КП "Київпаstrанс" Департамент транспортної інфраструктури | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Придбання 100 одиниць спеціалізованої техніки для аварійно-відновлювальних робіт, технічного обслуговування та ремонту контактної мережі (автовшки для контактної мережі, гідравлічні підйомники, фронтальні навантажувачі, екскаватори, снігоприбиральна техніка та ін.) для забезпечення безперебійної роботи наземного транспорту в складних умовах зимового періоду та оперативного усунення простою транспорту в аварійних ситуаціях |
| | | | | Бюджет м. Києва | 256 275,0 | 0,0 | 51 323,0 | 59 021,5 | 67 874,7 | 78 055,9 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 256 275,0 | 0,0 | 51 323,0 | 59 021,5 | 67 874,7 | 78 055,9 | |
| 10.7 | КАПІТАЛЬНІ РЕМОНТИ | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - покращення якості обслуговування пасажирів, - підвищення надійності сполучення, - зниження експлуатаційних витрат |
| | | | | Бюджет м. Києва | 320 096,9 | 47 475,4 | 54 596,7 | 62 786,2 | 72 204,1 | 83 034,7 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 320 096,9 | 47 475,4 | 54 596,7 | 62 786,2 | 72 204,1 | 83 034,7 | |
| 11 | ПІДВИЩЕННЯ КОМФОРТНОСТ І ТА БЕЗПЕКИ ЗУПИНОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, ТЕРИТОРІЇ ТА ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrанс" | 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 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 499,3 | 0,0 | 100,0 | 115,0 | 132,3 | 152,1 | |
| | | | | Разом | 499,3 | 0,0 | 100,0 | 115,0 | 132,3 | 152,1 | |
| 12 | СТВОРЕННЯ ЄДИНОГО ДИСПЕТЧЕРСЬКОГО ЦЕНТРУ КЕРУВАННЯ КОМУНАЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київпаstrанс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Налагодження ефективної та керованої роботи громадського транспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 098,5 | 0,0 | 220,0 | 253,0 | 291,0 | 334,6 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 1 098,5 | 0,0 | 220,0 | 253,0 | 291,0 | 334,6 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--|--|-----------|--|------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|---|--|
| ВСЬОГО ПО КП "КИЇВСЬКИЙ МЕТРОПОЛІТЕН" | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 33 164 448,1 | 178 775,3 | 2 475 614,8 | 8 549 714,6 | 11 563 740,1 | 10 396 603,3 | | | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | Разом | 33 164 448,1 | 178 775,3 | 2 475 614,8 | 8 549 714,6 | 11 563 740,1 | 10 396 603,3 | | | |
| 13 | РОЗВИТОК МЕРЕЖІ МЕТРОПОЛІТЕН У НА ОСНОВІ ВІДПОВІДНИХ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНИХ РОЗРАХУНКІВ | 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 | | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 26 561 030,3 | 110 000,0 | 1 716 265,9 | 6 699 884,0 | 8 789 268,0 | 9 245 612,4 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 26 561 030,3 | 110 000,0 | 1 716 265,9 | 6 699 884,0 | 8 789 268,0 | 9 245 612,4 | | |
| 13.1 | | СПОРУДЖЕННЯ ДІЛЬНИЦІ КУРЕНІВСЬКО-ЧЕРВОНОАРМІЙСЬКОЇ ЛІНІЙ МЕТРОПОЛІТЕНУ ВІД СТАНЦІЇ "ВИСТАВКОВИЙ ЦЕНТР" ДО ОДЕСЬКОЇ ПЛОЩІ У ГОЛОСІЇВСЬКОМУ РАЙОНІ (ДОВЕДЕННЯ ДО ПОКАЗНИКІВ ЗАТВЕРДЖЕНИХ ПРОЕКТОМ) | 2020 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Доведення до показників затверджених проектом введеної в експлуатацію (в мінімально технологічно допустимих обсягах) дільниці протяжністю 2,9 км з двома станціями "Іподром" та "Теремки" (улаштування систем охолодження, контролю параметрів мікроклімату, 3-го шару асфальту, шумозахисного екрану, благоустрій територій, інфраструктурні об'єкти і мережі міста тощо), розрахунок за виконані будівельно-монтажні роботи, проведені спеціальні монтажні і пускалоадагдувальні роботи, чим поліпшити транспортне обслуговування близько 100 тис. мешканців Голосієвського району та гостей столиці. Затверджена кошторисна вартість 1817617,572 тис. грн., освоєно 1439786,9 тис. грн. | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 46 830,0 | 0,0 | 46 830,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 46 830,0 | 0,0 | 46 830,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| 13.2 | | БУДІВНИЦТВО ДІЛЬНИЦІ КУРЕНІВСЬКО-ЧЕРВОНОАРМІЙСЬКОЇ ЛІНІЙ МЕТРОПОЛІТЕНУ В М. КИЄВІ ВІД СТАНЦІЇ "ЛИБІДСЬКА" ДО СТАНЦІЇ "ВИСТАВКОВИЙ ЦЕНТР" (ДОВЕДЕННЯ ДО ПОКАЗНИКІВ ЗАТВЕРДЖЕНИХ ПРОЕКТОМ) | 2020 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Доведення до показників затверджених проектом введеної в експлуатується (в мінімально технологічно допустимих обсягах) дільниці протяжністю 5,12 км. з чотирма станціями "Деміївська", "Голосіївська", "Васильківська" та "Виставковий центр" (закінчення будівництва міської телефонної каналізації, відновлення будівлі інституту фізіології рослин НАН України, благоустрій територій, інфраструктурні об'єкти і мережі міста), розрахунок за виконані будівельні роботи (електромонтажні), чим поліпшити транспортне обслуговування 205,3 тисячі мешканців Голосієвського району та гостей столиці. Затверджена кошторисна вартість 2823411,859 тис. грн., освоєно 2726044, 3 тис. грн. | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 25 856,6 | 0,0 | 25 856,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 25 856,6 | 0,0 | 25 856,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| 13.3 | | БУДІВНИЦТВО ПОДІЛЬСЬКО-ВИГУРІВСЬКОЇ ЛІНІЙ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ ВІД КЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ НА ЖИТЛОВИЙ МАСИВ ВИГУРІВЩИНА-ТРОСЦІНА З ДВОМА ЕЛЕКТРОДЕПО | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Вирішення швидкісного транспортного забезпечення мешканців житлового масиву Троєщина, пониження рівня соціальної напруги та створення нових робочих місць. На цій лінії буде побудовано три периферійні пересадочні вузли на діючі лінії («Тараса Шевченка» - «Подільська», «Лук'янівська» - «Глибочицька», «Вокзальна СБЛ» «Вокзальна ПВЛ»), що розвантажать пересадочні вузли в центральній частині міста. Орієнтовна вартість будівництва дільниці довжиною біля 22 км., з 18 станціями і двома електродепо (основним і обертовим) складає 36 852 628 тис. грн., термін будівництва 96-102 місяці | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 14 785 345,9 | 0,0 | 124 094,9 | 3 525 221,0 | 5 036 030,0 | 6 100 000,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 14 785 345,9 | 0,0 | 124 094,9 | 3 525 221,0 | 5 036 030,0 | 6 100 000,0 | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|--|--|-----------|--|------------------|-------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|
| 13.4 | | БУДІВНИЦТВО ДІЛЬНИЦІ СИРЕЦЬКО-ПЕЧЕРСЬКОЇ ЛІНІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ ВІД СТАНЦІЇ "СИРЕЦЬ" НА ЖИТЛОВИЙ МАСИВ ВІНОГРАДАР З ЕЛЕКТРОДЕПО У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення транспортного обслуговування близько 150 тисяч мешканців житлових масивів Виноградар, Вітряні гори, Мостицький та Синезерний. Підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та обслуговування рухомого складу Сирецько-Печерської лінії (експлуатаційна довжина на сьогодні складає 23,9 км) за рахунок будівництва другого електродепо. Створення нових робочих місць. Кошторисна вартість будівництва дільниці довжиною 7,35 км., з 4 станціями і електродепо на стадії ТЕО складає 11186 616,7 тис. грн., розрахунковий термін будівництва 107,5 місяців. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 6 295 506,9 | 110 000,0 | 1 478 437,7 | 2 142 986,3 | 1 464 082,9 | 1 100 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Разом | | | | | | 6 295 506,9 | 110 000,0 | 1 478 437,7 | 2 142 986,3 | 1 464 082,9 | 1 100 000,0 | |
| 13.5 | | БУДІВНИЦТВО ДІЛЬНИЦІ КУРЕНІВСЬКО-ЧЕРВОНОАРМІЙСЬКОЇ ЛІНІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ ВІД СТАНЦІЇ "ПРОДРОМ" В НАПРЯМКУ Ж/М "ТЕРЕМКИ-П" ДО ВУЛ. ДМИТРА ЛУЦЕНКА (ВУЛ. КРЕЙСЕРА "АВРОРА") У ГОЛОСІВСЬКОМУ РАЙОНІ М.КИЄВА | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | .Поліпшення умов транспортного обслуговування мешканців і гостей Голосівського району вздовж кільцевої дороги де розташовані об'єкти соціальної і торгівельної інфраструктури, вирішення ряду соціальних питань, створення нових робочих місць. Орієнтовна вартість будівництва дільниці довжиною 3,4 км., з 2 станціями складає 2460935 тис. грн., термін будівництва 32-34 місяці |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 1 360 934,5 | 0,0 | 24 302,9 | 108 532,2 | 239 480,4 | 988 619,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Разом | | | | | | 1 360 934,5 | 0,0 | 24 302,9 | 108 532,2 | 239 480,4 | 988 619,0 | |
| 13.6 | | БУДІВНИЦТВО ДІЛЬНИЦІ СВЯТОШИНСЬКО-БРОВАРСЬКОЇ ЛІНІЇ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ ВІД СТАНЦІЇ "СВЯТОШИН" ДО СТАНЦІЇ "НОВОБІЛИЧІ" ІЗ ЗВОРОТНИМ ЕЛЕКТРОДЕПО "НОВОБІЛИЧІ" | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будівництво II черги дільниці Святошино-Броварської лінії від станції «Академістечко» («Проспект Палладіна») - до станції «Новобіличі» з електродепо дозволить: - значно поліпшити транспортне обслуговування житлового масиву «Новобіличі», що активно розбудовується та прилеглих; - утворити міський транспортний вузол «приміські електропоїзди» - «приміські автобуси»- «метро» в районі станції «Новобіличі»; - побудувати перехоплюючий паркінг на в'їзді в місто з північно-західного напрямку; Будівництво другого електродепо «Новобіличі» вирішить питання відповідності діючої Святошино-Броварської лінії довжиною біля 23,0 км, вимогам ДБН В. 2.3-7-2010, що передбачають наявність на лініях метрополітену протяжністю понад 20,0 км 2 електродепо – основного (першого) і обертового (другого). Орієнтовна: кошторисна вартість - 4 773 816,0 тис. грн., тривалість будівництва - 42 місяці. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 2 707 753,4 | 0,0 | 13 048,7 | 716 072,4 | 978 632,3 | 1 000 000,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Разом | | | | | | 2 707 753,4 | 0,0 | 13 048,7 | 716 072,4 | 978 632,3 | 1 000 000,0 | |
| 13.7 | | БУДІВНИЦТВО ДІЛЬНИЦІ СИРЕЦЬКО-ПЕЧЕРСЬКОЇ ЛІНІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ В М. КИЄВІ ВІД СТАНЦІЇ "ХАРКІВСЬКА" ДО ХАРКІВСЬКОЇ ПЛОЩІ З ЕЛЕКТРОДЕПО "ХАРКІВСЬКЕ" (II ЧЕРГА ЕЛЕКТРОДЕПО) | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будівництво II черги електродепо «Харківське» дозволить виконувати повний технологічний цикл підготовки і утримання рухомого складу Сирецько-Печерської лінії, побудувати мотовозне депо, пункт аварійновідновлювальних формувань, об'єкт цивільного захисту, поліпшить умови праці як працівників електродепо, так і інших експлуатаційних підрозділів метрополітену. Орієнтовна кошторисна вартість будівництва - 1263022 тис. грн., орієнтовний термін будівництва - 42 міс. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 1 338 803,0 | 0,0 | 3 695,1 | 207 072,1 | 1 071 042,4 | 56 993,4 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Разом | | | | | | 1 338 803,0 | 0,0 | 3 695,1 | 207 072,1 | 1 071 042,4 | 56 993,4 | |
| 14 | РОЗШИРЕННЯ ЗОН ПІШОХІДНОЇ ДОСТУПНОСТІ СТАНЦІЙ МЕТРОПОЛІТЕН У ШЛЯХОМ БУДІВНИЦТВА ДРУГИХ ВИХОДІВ | ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІСНУЮЧИХ СТАНЦІЙ МЕТРОПОЛІТЕНУ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 2 774 141,6 | 4 000,0 | 79 014,3 | 694 091,2 | 1 566 536,1 | 430 500,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | | | | | | 2 774 141,6 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|--|-----------|--|------------------|-------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| 14.1 | БУДІВНИЦТВО СТАНЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ "ЛЬВІВСЬКА БРАМА" З БУДІВНИЦТВОМ ВХОДУ | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Поліпшення транспортного забезпечення мешканців районів прилеглих до Львівської площі у Шевченківському районі (центральній частині міста), створення нових робочих місць, зменшення обсягів незавершеного будівництва. Орієнтовна кошторисна вартість - 1087807,4 тис. грн., тривалість будівництва - 32 місяці. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 154 840,0 | 0,0 | 6 365,0 | 518 882,3 | 629 592,7 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 1 154 840,0 | 0,0 | 6 365,0 | 518 882,3 | 629 592,7 | 0,0 | |
| 14.2 | БУДІВНИЦТВО ДРУГОГО ВХОДУ НА СТАНЦІЮ МЕТРОПОЛІТЕНУ "ВОКЗАЛЬНА" СВЯТОШИНО-БРОВАРСЬКОЇ ЛІНІЇ | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Зниження пасажирського навантаження на існуючий перехід між вказаними станціями "Возальна" Святошино-Броварської лінії, спорудження промвєстибюлю, до якого буде примикати пересадочний вузол на Подільсько-Вигурівську лінію, створення сучасного транспортно-пересадочного вузла та нових робочих місць. Орієнтовна кошторисна вартість будівництва - 1015570 тис. грн., орієнтовний термін будівництва - 27 міс. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 821 643,4 | 0,0 | 5 930,6 | 171 082,5 | 644 630,3 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 821 643,4 | 0,0 | 5 930,6 | 171 082,5 | 644 630,3 | 0,0 | |
| 14.3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВИХОДУ №1 СТАНЦІЇ "ВИСТАВКОВИЙ ЦЕНТР" ОБОЛОНСЬКО-ТЕРЕМКІВСЬКОЇ ЛІНІЇ З БУДІВНИЦТВОМ ПІДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДУ ТА ПРИМИКАННЯМ ЙОГО ДО ПІДВУЛИЧНОГО ПІДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДУ НА ПР. АКАДЕМКА ГЛУШКОВА В ГОЛОСІВСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення транспортного обслуговування |
| | | | | Бюджет м. Києва | 65 000,0 | 4 000,0 | 61 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 65 000,0 | 4 000,0 | 61 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 14.4 | БУДІВНИЦТВО ДРУГОГО ПЕРЕСАДОЧНОГО ВУЗЛА МІЖ СТАНЦІЯМИ "ЗОЛОТІ ВОРОТА" ТА "ТЕАТРАЛЬНА" | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Зниження пасажирського навантаження на існуючий перехід між вказаними станціями, який в "години пік" працює на межі технічних можливостей, поліпшення безпеки і культури обслуговування пасажирів метрополітену. Орієнтовна кошторисна вартість будівництва - 799500,4 тис. грн. тис. грн., орієнтовний термін будівництва - 36 міс. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 732 658,2 | 0,0 | 5 718,7 | 4 126,4 | 292 313,1 | 430 500,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 732 658,2 | 0,0 | 5 718,7 | 4 126,4 | 292 313,1 | 430 500,0 | |
| 15 | ЯКІСНЕ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 973 708,1 | 0,0 | 195 000,0 | 224 250,0 | 257 887,5 | 296 570,6 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 973 708,1 | 0,0 | 195 000,0 | 224 250,0 | 257 887,5 | 296 570,6 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|---|-----------|--|------------------|-------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| 16 | ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 2 483 603,6 | 64 775,3 | 410 843,0 | 845 824,0 | 851 533,3 | 310 627,9 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 2 483 603,6 | 64 775,3 | 410 843,0 | 845 824,0 | 851 533,3 | 310 627,9 | |
| 16.1 | ХІМІЧНЕ ЗАКРІПЛЕННЯ ҐРУНТІВ НА ОКРЕМИХ ДІЛЯНКАХ СИРЕЦЬКО-ПЕЧЕРСЬКОЇ ТА КУРЕНІВСЬКО-ЧЕРВОНОАРМІЙСЬКОЇ ЛІНІЙ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ. | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів на Сирецько-Печерській та Куренівсько-Червоноармійській лініях метрополітену, попередження осідань та деформацій тунелів. Кошторисна вартість закріплення 6058,3 п.м ґрунтів в цінах 2015 року складає 246,8 млн. грн. Станом на 01.01.2018 проведено закріплення орієнтовно 3902,2 п.м ґрунтів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 99 590,8 | 0,0 | 23 781,3 | 23 781,3 | 52 028,2 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 99 590,8 | 0,0 | 23 781,3 | 23 781,3 | 52 028,2 | 0,0 | |
| 16.2 | РЕКОНСТРУКЦІЯ СИСТЕМИ АВТОМАТИЧНОЇ ПОЖЕЖНОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ НА ОБ'ЄКТАХ МЕТРОПОЛІТЕНУ З ОСНАЩЕННЯМ СИСТЕМАМИ ПРОТИПОЖЕЖНОГО ЗАХИСТУ ЕСКАЛАТОРНИХ КОМПЛЕКСІВ СТАНЦІЙ. | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Приведення 27 об'єктів метрополітену до вимог діючих нормативно-правових актів з питань пожежної безпеки, шляхом реконструкції застарілих, не сертифікованих та амортизованих систем протипожежного захисту з заміною на сертифіковані, сучасні системи. Підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів. (2018 - 7 об'єктів, 2019 - 8 об'єктів, 2020 - 4 об'єкти, 2021 - 4 об'єкти, 2022 - 4 об'єкти). |
| | | | | Бюджет м. Києва | 108 000,0 | 0,0 | 26 000,0 | 39 000,0 | 43 000,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 108 000,0 | 0,0 | 26 000,0 | 39 000,0 | 43 000,0 | 0,0 | |
| 16.3 | ПРИДБААННЯ СПЕЦІАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ *(СПЕЦІАЛЬНА КОЛІЙНА МАШИНА MUV-69MT-002). | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Підвищення рівня утримання колійного господарства 3-х ліній метрополітену, у т. ч. у осінньо-зимовий період, підвищення продуктивності праці під час виконання робіт. Необхідно придбати 3 одиниці за період 2018-2020 роки. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 38 060,0 | 0,0 | 11 500,0 | 12 650,0 | 13 910,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 38 060,0 | 0,0 | 11 500,0 | 12 650,0 | 13 910,0 | 0,0 | |
| 16.4 | КОМПЛЕКСНА РЕКОНСТРУКЦІЯ ЕСКАЛАТОРНИХ КОМПЛЕКСІВ МЕТРОПОЛІТЕНУ ІЗ ЗАМІНОЮ ЕСКАЛАТОРІВ НА СУЧАСНІ | 2020-2021 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Тунельні пасажирські ескалатори в Київському метрополітені експлуатуються з дати пуску станцій, з виконанням відповідного технічного обслуговування, капітальних ремонтів. Частина ескалаторів працює понад 50 років, вичерпала свій технічний ресурс і підлягає заміні. Разом з наведеним чинним ДБН В2.2-3-7-2010, п.6.7. вимагається встановлення на станціях з 1-м вестибюлем 4 (чотириох) ескалаторів. Планується замінити один ескалатор ст. «Хрещатик» (Ш) - 2018 рік та 8 ескалаторів ст. «Арсенальна» (н/н та в/н). |
| | | | | Бюджет м. Києва | 373 500,0 | 0,0 | 270 000,0 | 103 500,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 373 500,0 | 0,0 | 270 000,0 | 103 500,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 16.5 | БУДІВНИЦТВО КАБЕЛЬНИХ ЛІНІЙ ЗОВНІШНЬОГО ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ НА СУМІЩНИХ ТЯГОВОЗНИЖУВАЛЬНИХ ПІДСТАНЦІЯХ З БУДІВНИЦТВОМ ВВОДІВ (Куренівсько-Червоноармійська лінія). | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Посилення кабельних ліній зовнішнього електропостачання дозволить зменшити навантаження на внутрішню мережу метрополітену, підвищити надійність енергопостачання і безпеку перевезень пасажирів на Куренівсько-Червоноармійській лінії. Загальна довжина 10,6 км. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 44 713,0 | 0,0 | 1 253,0 | 21 730,0 | 21 730,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 44 713,0 | 0,0 | 1 253,0 | 21 730,0 | 21 730,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|---|---------------|--|---------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| 16.6 | | БІДВНИЦТВО МАЙСТЕРЕНЬ ПО РЕМОНТУ ЕСКАЛАТОРІВ КП"КИЇВСЬКИЙ МЕТРОПОЛІТЕН" ПО ВУЛ.ОЗЕРНІЙ В М.КИЄВІ. | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвиток виробничої бази метрополітену. Підвищення якості та швидкості планових та позапланових ремонтів ескалаторів з врахуванням збільшення обсягів ескалаторів, що потребують капітального та поточного ремонту, покращення безпеки та культури обслуговування пасажирів за рахунок збільшення обсягів виконання ремонтів ескалаторів до 20 од/рік, забезпечення відновлення та виготовлення запасних частин до ескалаторів (5000 м/рік тягових ланцюгів, 10000 шт/рік сходиць, ремонт 25 од/рік електродвигунів), забезпечення ремонту та виготовлення пасажирської автоматики - 40000 шт/рік, виготовлення технологічного обладнання - 10000 шт/рік, ремонту електромеханічного обладнання - 80000 шт/рік, на власній виробничій базі. Орієнтована вартість будівництва - 1 304.7 млн. грн. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 1 383 000,0 | 0,0 | 3 817,1 | 559 497,4 | 622 350,0 | 197 335,5 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 1 383 000,0 | 0,0 | 3 817,1 | 559 497,4 | 622 350,0 | 197 335,5 | |
| 16.7 | | КАПІТАЛЬНІ РЕМОНТИ | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київський метрополітен" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - покращення якості обслуговування пасажирів, - підвищення надійності сполучення, - зниження експлуатаційних витрат |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 436 739,8 | 64 775,3 | 74 491,6 | 85 665,3 | 98 515,1 | 113 292,4 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 436 739,8 | 64 775,3 | 74 491,6 | 85 665,3 | 98 515,1 | 113 292,4 | |
| ВСЬОГО ПО КК "КИЇВАВТОДОР" | | | | | Державний бюджет | 6 657 856,3 | 1 277 566,5 | 1 423 785,6 | 1 199 707,5 | 1 288 474,7 | 1 468 322,1 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 14 670 313,1 | 274 127,9 | 2 442 576,2 | 3 489 082,3 | 3 810 132,6 | 4 654 394,2 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 21 328 169,5 | 1 551 694,4 | 3 866 361,8 | 4 688 789,8 | 5 098 607,2 | 6 122 716,3 | |
| 17 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ СПОРУД | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 938 395,6 | 328 665,3 | 229 454,3 | 119 276,0 | 100 000,0 | 161 000,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 10 547 434,4 | 40 599,6 | 1 365 408,0 | 2 551 409,3 | 3 063 635,0 | 3 526 382,5 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 11 485 830,0 | 369 264,9 | 1 594 862,3 | 2 670 685,3 | 3 163 635,0 | 3 687 382,5 | |
| 17.1.1 | РОЗВИТОК ТА ПОКРАЩЕННЯ ВУЛИЧНО- ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА | ПОДОВЖЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ШОСЕ ВЗДОВЖ ЗАЛІЗНИЦІ ДО ВУЛ. ПАНАСА ЛЮБЧЕНКА З ВИХОДОМ НА ВУЛ. БОЖЕНКА | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності транспорту з 0 тис. авт/год до 1,5 тис. авт./год., реалізація зазначеного проекту забезпечить прямий проїзд транспорту з лівого берегу від новозбудованого залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві до центру міста (на першому етапі - до вул. Любченка, а згодом і до центрального залізничного вокзалу), зменшить рух транспорту по вул. Червоноармійській та вул. Горького. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 2 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 100,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 2 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 100,0 | |
| 17.1.2 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ПЕТРА ДЕГТЯРЕНКА НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ.ЛУГОВОЇ ДО ВЕЛИКОЇ КИЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 135 967,6 | 60 000,0 | 75 967,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності зі 0,1 тис. авт./год. до 2,0 тис. авт./год. Реалізація зазначеного проекту зеднає Велику Кільцеву дорогу з вул. Луговою, що розвантажить вулиці Оболонського району міста, в тому числі площу Шевченка, від транзитного транспорту за рахунок зміни його руху. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 135 967,6 | 60 000,0 | 75 967,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|--------|---|-----------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|--|
| 17.1.3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОГИ КИЇВ-ГОСТОМЕЛЬ | 2021-2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 2,08 тис. авт./год. до 2,91 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення транспортом загального користування. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 340 719,5 | 0,0 | 0,0 | 52 392,5 | 288 327,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 340 719,5 | 0,0 | 0,0 | 52 392,5 | 288 327,0 | 0,0 | |
| 17.1.4 | РЕКОНСТРУКЦІЯ МЕТАЛЕВИХ БАР'ЄРНИХ ОГОРОДЖЕНЬ ПЕРШОЇ ГРУПИ НА МАГІСТРАЛЬНИХ ДОРОГАХ ТА ВУЛИЦЯХ В МІСТІ КИЄВІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшить безпеку руху транспортних засобів по магістральним вулицям міста. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 500,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 500,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 500,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 500,0 | |
| 17.1.5 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ГОРЬКОГО | 2020-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,66 тис. авт./год. до 2,08 тис. авт./год. Приведення до належного технічного стану дорожніх покриттів, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення транспортом загального користування, поліпшення екологічного стану. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 71 771,3 | 0,0 | 35 000,0 | 36 771,3 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 71 771,3 | 0,0 | 35 000,0 | 36 771,3 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.6 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПІД'ЇЗНИХ ШЛЯХІВ ДО АВТОВОКЗАЛУ ПО ВЕЛИКІЙ КИЛЬЦЕВІЙ ДОРОЗІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0,1 тис. авт./год. до 0,5 тис. авт./год. Реконструкція під'їзних шляхів до автовокзалу дасть змогу зменшити транспортне навантаження на центр міста за рахунок перенесення існуючих автостанцій ближче до меж міста. Забезпечення безперервного руху транспорту, поліпшення обслуговування населення транспортом загального користування. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 600,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 600,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 600,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 600,0 | |
| 17.1.7 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ЛЕЙПЦЬКОЇ У ПЕЧЕРЬСЬКОМУ РАЙОНІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності, поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. Дасть можливість швидко розвантажити центральну частину міста від транспорту, який рухається у напрямку Одеської площі. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 891,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 891,2 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 891,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 891,2 | |
| 17.1.8 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЦІ АКАДЕМІКА ТУПОЛОВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 263 079,6 | 164 592,9 | 98 486,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,25 тис. авт./год. до 1,66 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення транспортом загального користування. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 263 079,6 | 164 592,9 | 98 486,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.9 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ БУЛЬВАРУ АКАДЕМІКА ВЕРНАДСЬКОГО - ВУЛ. АКАДЕМІКА ЄФРЕМОВА З ПРОСП. АКАДЕМІКА ПАЛЛАДИНА У СВЯТОШИНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності транспорту з 2,5 тис. авт./год до 3,5 тис. авт./год. Поліпшення транспортної ситуації по просп. Палладіна в районі станції метро "Академістечко", збільшення пропускної спроможності просп. Палладіна, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 631 628,0 | 7 900,0 | 297 000,0 | 326 728,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 631 628,0 | 7 900,0 | 297 000,0 | 326 728,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|---------|---|---------------|---|---------------------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| 17.1.10 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА В РІЗНИХ РІВНЯХ НА ПЕРЕТИНІ ПРОСПЕКТУ ПЕРЕМОГИ З ПРОСПЕКТОМ ПОВІТРОФЛОТСЬКИМ І БУДІВНИЦТВОМ ПІПХОДНИХ ПЕРЕХОДІВ В РІЗНИХ РІВНЯХ | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності просп.Повітрофлотського та вул.Чорновола з 2,5 тис. авт./год. до 2,9 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 999 500,0 | 0,0 | 209 500,0 | 250 000,0 | 250 000,0 | 290 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 999 500,0 | 0,0 | 209 500,0 | 250 000,0 | 250 000,0 | 290 000,0 | |
| 17.1.11 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПЕТРІВСЬКОЇ АЛЕЇ, ПАРКОВОЇ ДОРОГИ, ДНІПРОВСЬКОГО УЗВОЗУ НА ДІЛЯНКІ ВІД АЛЕЇ ГЕРОЇВ КРУТ ДО ДНІПРОВСЬКОГО ПРОІЗДУ З РЕКОНСТРУКЦІЄЮ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ ДНІПРОВСЬКОГО УЗВОЗУ ТА ДНІПРОВСЬКОГО ПРОІЗДУ | 2020- 2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Надасть можливість збільшити пропускну спроможність з 1,66 тис. авт./год. до 2,1 тис. авт./год., та поліпшити технічний стан дороги, забезпечити безперервний рух транспорту, поліпшити обслуговування населення транспортом загального користування. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 385 058,9 | 0,0 | 88 426,3 | 110 951,6 | 185 681,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 385 058,9 | 0,0 | 88 426,3 | 110 951,6 | 185 681,0 | 0,0 | |
| 17.1.12 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРОСПЕКТУ 40-РІЧЧЯ ЖОВТНЯ НА ДІЛЯНКІ ВІД ГОЛОСІВСЬКОЇ ПЛОЩІ ДО ВУЛИЦІ ВАСИЛЬКІВСЬКОЇ | 2020- 2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 2,08 тис. авт./год. до 2,91 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. Реалізація значеного проекту забезпечить ефективну роботу ділянки радіальної магістралі по з'єднанню автодорожніх підходів з боку Одеси і Санкт-Петербурга з існуючими кільцевими магістралями правобережжя Києва - на Одеській площі з Великою Кільцевою дорогою (вул. Академіка Заболотного - Кільцева дорога), на Московській площі з Малою кільцевою дорогою (Червонозоряний проспект - проспект Науки) і поздовжніми магістралями лівобережжя (Лівобережна Набережна, перспективна автомагістраль Троєщина - Осокорки, Харківське шосе - проспект Ю.Гагаріна). |
| | | | | Бюджет м. Києва | 348 500,0 | 0,0 | 53 949,6 | 150 000,0 | 144 550,4 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 348 500,0 | 0,0 | 53 949,6 | 150 000,0 | 144 550,4 | 0,0 | |
| 17.1.13 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. КИРИЛІВСЬКОЇ З РЕКОНСТРУКЦІЄЮ ТРАМВАЙНИХ КОЛІЙ У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019- 2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,25 тис. авт./год. до 2,5 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 478 001,8 | 5 000,0 | 202 804,1 | 200 000,0 | 70 197,7 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 478 001,8 | 5 000,0 | 202 804,1 | 200 000,0 | 70 197,7 | 0,0 | |
| 17.1.14 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЛОЩІ ГЕРОЇВ БРЕСТА БІЛЯ СТАНЦІЇ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ 'СВЯТОШИН' З БУДІВНИЦТВОМ ПРАВОГО ПОВОРОТУ І ВИЇЗДОМ НА ПРОСП. ПЕРЕМОГИ З ВУЛ. СВЯТОШИНСЬКОЇ У СВЯТОШИНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2020- 2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності вул. Святошинської з 1,25 тис. авт./год. до 2,1 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 170 000,0 | 0,0 | 30 000,0 | 140 000,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 170 000,0 | 0,0 | 30 000,0 | 140 000,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|---------|--|-----------|--|------------------|-----------|---------|----------|-----------|----------|----------|--|
| 17.1.15 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ТАШКЕНТСЬКОЇ З РЕКОНСТРУКЦІЄЮ ТРАМВАЙНИХ КОЛІЙ | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0,1 тис. авт./год. До 1,0 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 148 243,6 | 0,0 | 50 000,0 | 50 000,0 | 48 243,6 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 148 243,6 | 0,0 | 50 000,0 | 50 000,0 | 48 243,6 | 0,0 | |
| 17.1.16 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ЧОРНОБИЛЬСЬКОЇ В СВЯТОШИНСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 5 000,0 | 5 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0 тис. авт./год. до 1,25 тис. авт./год. Реалізація зазначеного проекту забезпечить поліпшення технічного стану дороги, забезпечить безперервний рух транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 41 700,0 | 0,0 | 41 700,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 46 700,0 | 5 000,0 | 41 700,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.17 | РЕАБІЛІТАЦІЯ (РЕСТАВРАЦІЯ) ШЛЯХОПРОВОДУ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ. КУДРЯВСЬКОЇ З ВУЛ. ПЕТРІВСЬКОЮ | 2022-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0 тис. авт./год. до 0,5 тис. авт./год. Визначна пам'ятка архітектури ХІХ ст. Споруда має історико-архітектурну цінність і відповідно до Закону України „Про охорону культурної спадщини ” і набуває статусу щойно виявленого об'єкту культурної спадщини і є пам'яткою промислової архітектури 1897 року. Реабілітація, та відновлення працездатності Кудрявського шляхопроводу дозволить відновити рух транспорту та пропускну спроможність споруди, а також привести її вантажопідйомність до нормативних показників. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 10 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 700,0 | 8 300,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 10 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 700,0 | 8 300,0 | |
| 17.1.18 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ЗАБОЛОТНОГО НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ. АКАДЕМІКА ЛЕБЕДЕВА ДО СТОЛИЧНОГО ШОСЕ (КИЛЬЦЕВА ДОРОГА, МУЗЕЙ "ПИРОГОВО") | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 2,9 тис. авт./год. до 4,7 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 5 314,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5 314,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 5 314,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5 314,0 | |
| 17.1.19 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ДАНИЛА ЦЕРБАКІВСЬКОГО У ПЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,25 тис. авт./год. до 2,1 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 237 990,0 | 3 000,0 | 50 000,0 | 184 990,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 237 990,0 | 3 000,0 | 50 000,0 | 184 990,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.20 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. СВЯТОШИНСЬКА ВІД ВУЛ. ЖМЕРІНСЬКОЇ ДО ВУЛ. ВЕРХОВИННОЇ | 2022-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0,9 тис. авт./год. до 1,35 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 57 931,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 329,5 | 54 601,5 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 57 931,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 329,5 | 54 601,5 | |
| 17.1.21 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПІШОХОДНОГО МОСТУ З ПІД'ЇЗДАМИ ТА ПАРКІНГОМ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0,7 тис. люд./год. до 1,8 тис. люд./год. Дасть змогу значно покращити велосипедне та пішохідне сполучення зон відпочинку Труханового острова з центральною частиною міста, а також закінчити веломаршрути Троєщина-центр |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 150,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 1 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 150,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|---------|--|-----------|--|------------------|--------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|---|
| 17.1.22 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ.ІВАНА ФЕДОРОВА ВІД ВУЛ.ВЕЛИКОЇ ВАСИЛЬКІВСЬКОЇ ДО ВУЛ. АНРІ БАРБЮСА У ПЕЧЕРСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 52 772,4 | 37 772,4 | 15 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,1 тис. авт./год. до 1,35 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперерйного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 52 772,4 | 37 772,4 | 15 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.23 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ПОКРОВСЬКОЇ У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 20 000,0 | 20 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0,9 тис. авт./год. до 1,35 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперерйного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 28 495,8 | 0,0 | 28 495,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 48 495,8 | 20 000,0 | 28 495,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.24 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. АНДРІЙСЬКОЇ У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0,9 тис. авт./год. до 1,35 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперерйного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 49 541,2 | 0,0 | 49 541,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 49 641,2 | 100,0 | 49 541,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.25 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ В ОДНОМУ РІВНІ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ. САПЕРНО-СЛОБІДСЬКОЇ ТА ВУЛ. МИКОЛИ ГРІНЧЕНКА У ГОЛОСІВСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності вул. Грінченка з 1,25 тис. авт./год. до 1,9 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперерйного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 30 265,0 | 0,0 | 1 465,0 | 14 000,0 | 14 800,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 30 365,0 | 100,0 | 1 465,0 | 14 000,0 | 14 800,0 | 0,0 | |
| 17.1.26 | РЕКОНСТРУКЦІЯ МОСТУ ІМ С.О.ПАТОНА ЧЕРЕЗ Р.ДНІПРО (ПАМ'ЯТКА АРХІТЕКТУРИ) | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 20 000,0 | 20 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 2,9 тис. авт./год. до 3,75 тис. авт./год. Реалізація даного проєкту покращить транспортне сполучення між лівим та правим берегом р. Дніпро |
| | | | | Бюджет м. Києва | 3 626 415,6 | 15 699,6 | 100 000,0 | 500 000,0 | 835 370,9 | 2 175 345,1 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 3 646 415,6 | 35 699,6 | 100 000,0 | 500 000,0 | 835 370,9 | 2 175 345,1 | |
| 17.1.27 | РЕКОНСТРУКЦІЯ НАЗЕМНОГО ПІШОХІДНОГО ПЕРЕХІДУ НА ВУЛ.АКАДЕМІКА ЗАБОЛОТНОГО БІЛЯ ІНСТИТУТУ БДЖІЛЬНИЦТВА ІМ.П.ПРОКОПОВИЧА | 2020-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності транспорту з 2,9 тис. авт/год до 3,1 тис. авт./год., забезпечення безперерйного руху транспорту та пішоходів, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 45 160,0 | 0,0 | 2 310,5 | 42 849,5 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 45 160,0 | 0,0 | 2 310,5 | 42 849,5 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.28 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПЕЙЗАЖНОЇ АЛІЄ У ШЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 120 276,0 | 21 000,0 | 20 000,0 | 79 276,0 | 0,0 | 0,0 | Даний захід буде розгорнуто рішенням Київської міської ради" Про Програму економічного і соціального розвитку м. Києва" та розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) "Про Програму економічного і соціального розвитку м. Києва" |
| | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 120 276,0 | 21 000,0 | 20 000,0 | 79 276,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|---------|---|-----------|--|------------------|-----------|-----|----------|----------|-----------|-----------|---|
| 17.1.29 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. СЛАВГОРОДСЬКОЇ З РЕКОНСТРУКЦІЄЮ ТРАМВАЙНИХ КОЛІЙ В ДАРНИЦЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,25 тис. авт./год. до 2,1 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. Зменшення шуму та вібрацій від рейкового транспорту. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 150 000,0 | 0,0 | 5 398,5 | 70 000,0 | 74 601,5 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 150 000,0 | 0,0 | 5 398,5 | 70 000,0 | 74 601,5 | 0,0 | |
| 17.1.30 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРИВОКЗАЛЬНОЇ ПЛОЩІ БІЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОКЗАЛУ "ДАРНИЦЯ" З БУДІВНИЦТВОМ ДВОХ АВТОМОБІЛЬНИХ ТА ОДНОГО ТРАМВАЙНОГО ТУНЕЛІВ У ДАРНИЦЬКОМУ РАЙОНІ | 2021-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Забезпечення додаткових транспортних зв'язків у Дарницькому та Дніпровському районах, розвантаження магістральної вулично-дорожньої мережі за рахунок перерозподілу транспортних потоків. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 826 536,0 | 0,0 | 0,0 | 26 536,0 | 400 000,0 | 400 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 826 536,0 | 0,0 | 0,0 | 26 536,0 | 400 000,0 | 400 000,0 | |
| 17.1.31 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. БОРИСПІЛЬСЬКОЇ ВІД СТ. МЕТРО "ЧЕРВОНИЙ ХУТІР" ДО БОРИСПОЛЬСЬКОГО ШОСЕ З ВЛАШТУВАННЯМ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ. БОРИСПІЛЬСЬКА З БОРИСПІЛЬСЬКИМ ШОСЕ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 0,9 тис. авт./год. до 1,35 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. Розвантаження магістральної вулично-шляхової мережі району за рахунок перерозподілу транспортних потоків. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 856 016,0 | 0,0 | 11 016,0 | 15 000,0 | 400 000,0 | 430 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 856 016,0 | 0,0 | 11 016,0 | 15 000,0 | 400 000,0 | 430 000,0 | |
| 17.1.32 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ВИШГОРОДСЬКОЇ ВІД ВУЛ. БІЛИЦЬКОЇ ДО ПЛОЩІ ШЕВЧЕНКА З БУДІВНИЦТВОМ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ В РІЗНИХ РІВНЯХ НА ПЕРЕТИНІ З ПРОСП. ПРАВДИ ТА БУДІВНИЦТВОМ ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,25 тис. авт./год. до 2,1 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 9 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 9 000,0 | |
| 17.1.33 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРОСП. П.ГРИГОРЕНКА ВІД ВУЛ.Б.Г.МИРИ ДО ВУЛ. КОЛЕКТОРНОЇ У ДАРНИЦЬКОМУ РАЙОНІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвиток вулично-шляхової мережі міста Києва |
| | | | | Бюджет м. Києва | 37 470,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 37 470,4 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 37 470,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 37 470,4 | |
| 17.1.34 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВЕЛИКОЇ КІЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ. Д. ЛУЦЕНКА ДО ОДЕСЬКОЇ ПЛОЩІ (В ЧАСТИНІ ВЛАШТУВАННЯ РОЗВОРОТІВ ТРАНСПОРТУ ТА ПЕРЕВЛАШТУВАННЯ СВІТЛОФОРНИХ ОБ'ЄКТІВ) З РЕКОНСТРУКЦІЄЮ МІСЦЕВОГО ПРОІЗДУ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвантаження вулично-шляхової мережі району за рахунок перерозподілу транспортних потоків |
| | | | | Бюджет м. Києва | 14 176,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14 176,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 14 176,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14 176,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|---------|--|---------------|---|---------------------|-----------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|---|
| 17.1.35 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ. БРАТИСЛАВСЬКОЇ-ВУЛ. Т. ДРАЙЗЕРА З ПРОСП. ГЕНЕРАЛА ВАТУТІНА | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності транспортного вузла з 2,9 тис. авт./год. до 4,5 тис. авт./год., поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 167 301,8 | 0,0 | 9 679,0 | 45 027,8 | 44 218,0 | 68 377,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 167 301,8 | 0,0 | 9 679,0 | 45 027,8 | 44 218,0 | 68 377,0 | |
| 17.1.36 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ. БОГАТИРСЬКОЇ З ВУЛ. ПОЛЯРНОЮ У ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019- 2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності транспортного вузла з 2,9 тис. авт./год. до 4,5 тис. авт./год., поліпшення обслуговування населення громадським транспортом, поліпшення екологічного стану за рахунок ліквідації пробок та заторів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 700 000,0 | 7 000,0 | 66 122,0 | 336 162,6 | 290 715,4 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 700 000,0 | 7 000,0 | 66 122,0 | 336 162,6 | 290 715,4 | 0,0 | |
| 17.1.37 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. СІМ'І СОСННИХ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,25 тис. авт./год. до 2,1 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 4 173,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4 173,9 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 4 173,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4 173,9 | |
| 17.1.38 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. МИКОЛИ ЗАКРЕВСЬКО У ДЕСНЯНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності з 1,25 тис. авт./год. до 2,1 тис. авт./год., поліпшення технічного стану дороги, забезпечення безперервного руху транспорту та пішоходів, поліпшення обслуговування населення громадським транспортом. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 10 049,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 049,4 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 10 049,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 049,4 | |
| 17.1.39 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОГИ ПО ТРУХАНОВОМУ ОСТРОВУ В ДНІПРОВСЬКОМУ ТА М.КИЄВА | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення умов руху, підвищення безпеки руху, покращення транспортного обслуговування населення. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 35 000,0 | 2 000,0 | 33 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 35 000,0 | 2 000,0 | 33 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 17.1.40 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ТРУХАНІВСЬКОЇ У ДНІПРОВСЬКОМУ ТА ДЕСНЯНСЬКОМУ РАЙОНАХ М.КИЄВА | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 321 100,0 | 100,0 | 20 000,0 | 40 000,0 | 100 000,0 | 161 000,0 | Покращення умов руху, підвищення безпеки руху, покращення транспортного обслуговування населення. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 321 100,0 | 100,0 | 20 000,0 | 40 000,0 | 100 000,0 | 161 000,0 | |
| 17.1.41 | РЕКОНСТРУКЦІЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТА ТРАМВАЙНОГО ПІДХОПРОВІДІВ БІЛЯ СТАНЦІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ "БЕРЕСТЕЙСЬКА" У СВЯТОШИНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2022- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Ліквідація можливих аварійних ситуацій техногенного походження, покращення умов руху, покращення транспортного обслуговування населення |
| | | | | Бюджет м. Києва | 26 234,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 11 900,0 | 14 334,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 26 234,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 11 900,0 | 14 334,0 | |

| | | | | | | | | | | |
|--------|---|-----------|---|------------------|-------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 17.2 | БУДІВНИЦТВО ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ СПОРУД | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 807,0 | 807,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 290 382,3 | 13 866,0 | 376 763,6 | 427 300,0 | 292 946,1 | 179 506,6 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 1 291 189,3 | 14 673,0 | 376 763,6 | 427 300,0 | 292 946,1 | 179 506,6 |
| 17.2.1 | БУДІВНИЦТВО НАДЗЕМНОГО ПІШОХІДНОГО ПЕРЕХОДУ НА ПЕРЕТИНІ ПРОСП. АКАДЕМІКА ПАЛЛАДІНА ТА ВУЛ. ІРПІНСЬКОЇ У СВЯТОШИНСЬКОМУ РАЙОНІ М.КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 40 000,0 | 1 000,0 | 39 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 40 000,0 | 1 000,0 | 39 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 17.2.2 | БУДІВНИЦТВО ПІДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДУ ПО ПРОСПЕКТУ Г.СТАЛІНГРАДУ БІЛЯ БУД.№4 В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 20 179,3 | 0,0 | 20 179,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 20 179,3 | 0,0 | 20 179,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 17.2.3 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ БУЛЬВ. ПЕРОВА-ПРОСП. В. МАЯКОВСЬКОГО З ПРОСП. ГЕНЕРАЛА ВАТУТІНА (КЕРЧЕНСЬКА ПЛОЩА) | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 807,0 | 807,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 219 538,9 | 0,0 | 107 441,9 | 112 097,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 220 345,9 | 807,0 | 107 441,9 | 112 097,0 | 0,0 | 0,0 |
| 17.2.4 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПРИМИКАННІ ВУЛ. СТАРОНАВОДНИЦЬКОЇ ТА ВУЛ. ЛАВРСЬКОЇ ДО БУЛЬВ. ДРУЖБИ НАРОДІВ (ПЛОЩА ГЕРОЇВ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ВІЙНИ) | 2019-2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 299 293,3 | 1 000,0 | 14 787,8 | 100 000,0 | 183 505,5 | 0,0 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 299 293,3 | 1 000,0 | 14 787,8 | 100 000,0 | 183 505,5 | 0,0 |
| 17.2.5 | БУДІВНИЦТВО АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ НА ДІЛЯНЦІ МІЖ ВУЛ. О.ДОВБУША ТА БРОВАРСЬКИМ ПРОСПЕКТОМ У ДНІПРОВСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 395 370,8 | 2 816,0 | 70 000,0 | 52 575,8 | 90 472,4 | 179 506,6 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 395 370,8 | 2 816,0 | 70 000,0 | 52 575,8 | 90 472,4 | 179 506,6 |
| 17.2.6 | БУДІВНИЦТВО НАДЗЕМНОГО ПІШОХІДНОГО ПЕРЕХОДУ НА ПЕРЕТИНІ БУЛЬВАРУ ДРУЖБИ НАРОДІВ З ВУЛ. СТРУТИНСЬКОГО | 2020-2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 40 000,0 | 0,0 | 2 063,6 | 18 968,2 | 18 968,2 | 0,0 |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | Разом | 40 000,0 | 0,0 | 2 063,6 | 18 968,2 | 18 968,2 | 0,0 |

| | | | | | | | | | | | |
|---------|---|--|-----------|--|------------------|-----------|----------|-----------|-----------|-----|---------|
| 17.2.7 | | БУДІВНИТЦВО АВТОДОРОГИ НА ВУЛ. ПРОЕКТНИЙ, 1 У ПРОМИСЛОВІЙ ЗОНІ МІКРОРАЙОНУ БОРТНИЧІ ДАРНИЦЬКОГО РАЙОНУ М. КИЄВА | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 160 000,0 | 8 000,0 | 52 000,0 | 100 000,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 160 000,0 | 8 000,0 | 52 000,0 | 100 000,0 | 0,0 | 0,0 |
| 17.2.8 | | БУДІВНИТЦВО ПІДТІЗНОЇ ДОРОГИ З РЕКОНСТРУКЦІЄЮ ВУЛ. ВИРЛИЦЬКОЇ У ПРОМИСЛОВІЙ ЗОНІ МІКРОРАЙОНУ БОРТНИЧІ ДАРНИЦЬКОГО РАЙОНУ М. КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 20 000,0 | 1 000,0 | 19 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 20 000,0 | 1 000,0 | 19 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 17.2.9 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ.МОЛДАВСЬКОЇ | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 50 000,0 | 50,0 | 49 950,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 50 000,0 | 50,0 | 49 950,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 17.2.10 | | БУДІВНИТЦВО НАДЗЕМНОГО ПІШОХІДНОГО ПЕРЕХОДУ ЧЕРЕЗ ВУЛ. ЗАБОЛОТНОГО В РАЙОНІ БУДИНКУ № 138 | 2020-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 46 000,0 | 0,0 | 2 341,0 | 43 659,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 46 000,0 | 0,0 | 2 341,0 | 43 659,0 | 0,0 | 0,0 |
| 18 | ЗБІЛЬШЕННЯ ЧАСТКИ КАНАЛІЗОВАНИХ ВУЗЛІВ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ | БУДІВНИТЦВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ МЕРЕЖІ МІСЬКОЇ ДОЩОВОЇ КАНАЛІЗАЦІЇ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 264 896,4 | 52 775,6 | 212 120,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 41 451,9 | 39 900,0 | 51,9 | 0,0 | 0,0 | 1 500,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 306 348,3 | 92 675,6 | 212 172,7 | 0,0 | 0,0 | 1 500,0 |
| 18.1 | | ПРОКЛАДАННЯ ДОЩОВОЇ КАНАЛІЗАЦІЇ ПО ВУЛ. ПОЛУПЛАНОВА ВІД ВУЛ. АВТОЗАВОДСЬКОЇ ДО ВУЛ. КОНОПЛЯНСЬКОЇ В ОБОЛОНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 1 500,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 500,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 1 500,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 500,0 |
| 18.2 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ МЕРЕЖІ МІСЬКОЇ ДОЩОВОЇ КАНАЛІЗАЦІЇ НА ТЕРИТОРІЇ, ЩО ПРИЛЯГАЄ ДО СВЯТО-УСПЕНСЬКОЇ КИЇВО-ПЕЧЕРСЬКОЇ ЛАВРИ У ПЕЧЕРСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 73 984,4 | 17 775,6 | 56 208,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 73 984,4 | 17 775,6 | 56 208,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| | | | | | | | | | | | | |
|------|---|--|-----------|--|------------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|-----|---|
| 18.3 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОЩОВОЇ КАНАЛІЗАЦІЇ НА ПРОСПЕКТІ БРОВАРСЬКОМУ ВІД ВУЛ. МИТРОПОЛИТА АНДРЕЯ ШЕПТИЦЬКОГО (ВУЛ. ЛУНАЧАРСЬКОГО) ДО МОСТУ МЕТРО ЧЕРЕЗ РУСАНІВСЬКУ ПРОТОКУ У ДНІПРОВСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 185 382,0 | 30 000,0 | 155 382,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 185 382,0 | 30 000,0 | 155 382,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 18.4 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ КОЛЕКТОРА ДОЩОВОЇ КАНАЛІЗАЦІЇ ВІД ВУЛ. ВЕРЕСНЕВОЇ РІГ ВУЛ. РОСІЙСЬКОЇ ДО ВУЛ. ТРОСТЯНЕЦЬКОЇ У ДАРНИЦЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 5 530,0 | 5 000,0 | 530,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 5 530,0 | 5 000,0 | 530,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 18.5 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ КАНАЛІЗАЦІЙНИХ МЕРЕЖ З ВЛАШТУВАННЯМ СТАЦІОНАРНОГО СНІГОПЛАВИЛЬНОГО ПУНКТУ В М. КИЄВІ | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 39 951,9 | 39 900,0 | 51,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 39 951,9 | 39 900,0 | 51,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 19 | СТВОРЕННЯ БЕЗБАР'СНОЇ, БЕЗПЕЧНОЇ ТА ЗВ'ЯЗАНОЇ ВЕЛОМЕРЕЖІ ДЛЯ ЩОДЕННИХ ТРУДОВИХ ПОЇЗДОК ТА АКТИВНОГО ВІДПОЧИКУ | БУДІВНИЦТВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ В ЧАСТИНІ СТВОРЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 2 400,0 | 2 400,0 | 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 | 342 991,8 | 700,0 | 240 284,2 | 90 007,6 | 12 000,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 345 391,8 | 3 100,0 | 240 284,2 | 90 007,6 | 12 000,0 | 0,0 | |
| 19.1 | | БУДІВНИЦТВО ВЕЛОСИПЕДНОЇ ДОРІЖКИ ПО НАБЕРЕЖНОМУ ШОСЕ ВІД ПОШТОВОЇ ПЛОЩІ ДО МОСТУ ІМЕНІ Є.О. ПАТОНА | 2019-2022 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 22 100,0 | 100,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | 12 000,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 22 100,0 | 100,0 | 5 000,0 | 5 000,0 | 12 000,0 | 0,0 | |
| 19.2 | | БУДІВНИЦТВО ВЕЛОСИПЕДНОЇ ДОРІЖКИ ПО ВЕЛОМАРШРУТУ "ВОСКРЕСЕНКА - МОСКОВСЬКИЙ МІСТ-ЦЕНТР" В М. КИЄВІ | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 8 512,0 | 100,0 | 373,2 | 8 038,8 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 8 512,0 | 100,0 | 373,2 | 8 038,8 | 0,0 | 0,0 | |
| 19.3 | | БУДІВНИЦТВО ВЕЛОСИПЕДНОЇ ДОРІЖКИ ПО ВЕЛОМАРШРУТУ "КУРЕНІВКА - ЦЕНТР" В М. КИЄВІ | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 37 530,1 | 100,0 | 1 362,6 | 36 067,5 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 37 530,1 | 100,0 | 1 362,6 | 36 067,5 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|------|---|--|---------------|--|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|
| 19.4 | | БУДІВНИЦТВО ВЕЛОСИПЕДНОЇ ДОРІЖКИ ПО ВЕЛОМАРШРУТУ "ЛІСОВИЙ МАСИВ - ЦЕНТР" В М. КИЄВІ | 2019- 2021 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 42 559,9 | 100,0 | 1 558,6 | 40 901,3 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 42 559,9 | 100,0 | 1 558,6 | 40 901,3 | 0,0 | 0,0 | |
| 19.5 | | БУДІВНИЦТВО ВЕЛОСИПЕДНОЇ ДОРІЖКИ ПО ВЕЛОМАРШРУТУ "СОЛОМ'ЯНКА - ЦЕНТР" В М. КИЄВІ | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 2 400,0 | 2 400,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 46 648,0 | 100,0 | 46 548,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 49 048,0 | 2 500,0 | 46 548,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 19.6 | | БУДІВНИЦТВО ВЕЛОСИПЕДНОЇ ДОРІЖКИ ПО ВЕЛОМАРШРУТУ "ОБОЛОНЬ-ПОДІЛ-ЦЕНТР" В М. КИЄВІ | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 81 935,0 | 100,0 | 81 835,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 81 935,0 | 100,0 | 81 835,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 19.7 | | БУДІВНИЦТВО ВЕЛОСИПЕДНОЇ ДОРІЖКИ ПО ВЕЛОМАРШРУТУ "ВИНОГРАДАР - ЦЕНТР" В М. КИЄВІ | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 103 706,8 | 100,0 | 103 606,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 103 706,8 | 100,0 | 103 606,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 20 | ВСТАНОВЛЕННЯ ЗАСОБІВ ФІЗИЧНОГО ОБМЕЖЕННЯ ПАРКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ТРОТУАРАХ ТА В ПІШХОДНИХ ЗОНАХ | ПРИДБАННЯ ТА ВСТАНОВЛЕННЯ БОЛЛАРДІВ (АВТОМАТИЧНИХ, ГІДРАВЛІЧНИХ БЛОКІРАТОРІВ) | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Планується придбати та встановити автоматичні, гідравлічні болларди та/або антипаркувальні стовпчики |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 70 717,1 | 0,0 | 16 200,0 | 17 010,0 | 17 860,5 | 19 646,6 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 70 717,1 | 0,0 | 16 200,0 | 17 010,0 | 17 860,5 | 19 646,6 | |
| 21 | ПОКРАЩЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ІСНУЮЧОГО ГОСПОДАРСТВА | ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 5 451 357,3 | 892 918,6 | 982 210,5 | 1 080 431,5 | 1 188 474,7 | 1 307 322,1 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 2 377 335,6 | 179 062,3 | 443 868,5 | 403 355,4 | 423 690,9 | 927 358,5 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 7 828 693,0 | 1 071 980,9 | 1 426 079,0 | 1 483 786,9 | 1 612 165,6 | 2 234 680,6 | |
| 21.1 | ГОСПОДАРСТВА | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВИРОБНИЧОЇ БАЗИ ШЛЯХОВО- ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО УПРАВЛІННЯ ДАРНИЦЬКОГО РАЙОНУ В М. КИЄВІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення умов праці персоналу, оптимізація технологічних процесів. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 7 020,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7 020,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 7 020,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7 020,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|------|---|-----------|--|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---|
| 21.2 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВИРОБНИЧОЇ БАЗИ ШЛЯХОВО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО УПРАВЛІННЯ ДЕСНЯНСЬКОГО РАЙОНУ В М. КИЄВІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення умов праці персоналу, оптимізація технологічних процесів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 7 020,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7 020,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 7 020,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7 020,0 | |
| 21.3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВИРОБНИЧОЇ БАЗИ ШЛЯХОВО-ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО УПРАВЛІННЯ ПЕЧЕРСЬКОГО РАЙОНУ В М. КИЄВІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення умов праці персоналу, оптимізація технологічних процесів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 7 020,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7 020,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 7 020,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7 020,0 | |
| 21.4 | РЕКОНСТРУКЦІЯ БАЗИ ВІДПОЧИНКУ КОМУНАЛЬНОЇ КОРПОРАЦІЇ "КИЇВАВТОДОР" НА ТРУХАНОВОМУ ОСТРОВІ ЗА АДРЕСОЮ ПАРКОВА ДОРОГА, 23 В М.КИЄВІ | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Забезпечення повноцінного відпочинку та відновлення працівників комунальної корпорації "Київавтодор" та підприємств, які входять до її складу та, як наслідок, підвищення продуктивності праці. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 800,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 800,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 1 800,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 800,0 | |
| 21.5 | РЕКОНСТРУКЦІЯ БАЗИ ВІДПОЧИНКУ "ДЕЛЬФІН" КОМУНАЛЬНОЇ КОРПОРАЦІЇ "КИЇВАВТОДОР" ЗА АДРЕСОЮ: ХЕРСОНСЬКА ОБЛ., С.ПРИМОРСЬКЕ (БІЛЬШОВИК), ВУЛ. ЧОРНОМОРСЬКА | 2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Забезпечення повноцінного відпочинку та відновлення працівників комунальної корпорації "Київавтодор" та підприємств, які входять до її складу та, як наслідок, підвищення продуктивності праці. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 2 400,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 400,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 2 400,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 400,0 | |
| 21.6 | РЕКОНСТРУКЦІЯ БУДІВЕЛЬ ТА СПОРУД ЗА АДРЕСОЮ ВУЛ. НАБЕРЕЖНО-ЛУГОВА, 6 КОРП. 1 | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Забезпечення повноцінного відпочинку та відновлення працівників комунальної корпорації "Київавтодор" та підприємств, які входять до її складу та, як наслідок, підвищення продуктивності праці. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 210 000,0 | 11 000,0 | 199 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 210 000,0 | 11 000,0 | 199 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 21.7 | ПРИДБАННЯ КОМУНАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 116 038,5 | 0,0 | 60 000,0 | 200 000,0 | 200 000,0 | 656 038,5 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 1 116 038,5 | 0,0 | 60 000,0 | 200 000,0 | 200 000,0 | 656 038,5 | |
| 21.8 | КАПІТАЛЬНІ РЕМОНТИ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор" | Державний бюджет | 5 451 357,3 | 892 918,6 | 982 210,5 | 1 080 431,5 | 1 188 474,7 | 1 307 322,1 | - покращення якості обслуговування пасажирів, - підвищення надійності сполучення, - зниження експлуатаційних витрат |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 026 037,1 | 168 062,3 | 184 868,5 | 203 355,4 | 223 690,9 | 246 060,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 6 477 394,5 | 1 060 980,9 | 1 167 079,0 | 1 283 786,9 | 1 412 165,6 | 1 553 382,1 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|------------------|-----------------------|------------------|----------|----------|-----------|----------|--|----------|--|--|
| ВСЬОГО ПО КП МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "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 | 0,0 | | |
| | | | | Інші джерела | 435 274,0 | 71 970,0 | 76 300,0 | 107 300,0 | 82 725,0 | 96 979,0 | | | |
| | | | | Разом | 435 274,0 | 71 970,0 | 76 300,0 | 107 300,0 | 82 725,0 | 96 979,0 | | | |
| 22 | ПОКРАЩЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ІСНУЮЧОГО АВІАЦІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА | БУДІВНИЦТВО 6 МІСЦЬ СТОЯНКИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ДЛЯ ПРОТИОЖЕЛЕДНОЇ ОБРОБКИ | 2023 | КП МА "Київ" (Жуляни) | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Повітряні судна перед злітом при температурі нижче 0° у разі обледеніння корпусу потребують обробки, яка проводиться на відповідно обладнаній стоянці. Означена процедура входить до переліку обов'язкових згідно СУНО (Стандарта угода про наземне обслуговування IATA). Наявність стоянок забезпечить безперервне здійснення літако-вильотів у зимовий період та збільшення доходів аеропорту на 195,0 тис.грн. на рік (150 послуг на рік; очікувана вартість 1 послуги - 1300,00 грн). Термін реалізації проекту 10 місяців без поділення на етапи (4 місяці - проектні роботи; 6 місяців - будівельні роботи); площа забудови - 4 500 м. кв. | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 40 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 40 000,0 | | |
| | | | | | Разом | 40 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 40 000,0 | | |
| | | БУДІВНИЦТВО АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНА СТАНЦІЯ «СТАРТ» | 2020 | КП МА "Київ" (Жуляни) | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Приведення у відповідність до діючих вимог нормативно-правових актів з питань проектування пожежних об'єктів. ДЕПО аеропорту (1962 року будівництва) не відповідає санітарно-побутовим вимогам (відсутні кімната відпочинку, туалет, кімната прийому їжі, санвузла, водопостачання). Крім того, висота пожежних боксов не відповідає висоті автомобілів, внаслідок чого пожежні автомобілі знаходяться на вулиці (4 од.). Термін виконання робіт - 12 місяців (2018 р.), розробка проекту 200 тис. грн (2017 р.). | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 10 000,0 | 0,0 | 10 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 10 000,0 | 0,0 | 10 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | БУДІВНИЦТВО 2-Х АНГАРІВ | 2021 | КП МА "Київ" (Жуляни) | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Каркасний ангар 2-х секційний; площа забудови - 5900 м2. Одна секція призначиться для технічного обслуговування та ремонтних робіт повітряних суден типу AirBus 320 або Boeing 737. Друга секція - для зберігання повітряних суден. Термін реалізації робіт - 1 рік, в т.ч. проектні роботи 6 місяців (400,00 тис. грн.). Експлуатація ангара забезпечить отримання доходу підприємством в сумі 7 920,0 тис.грн. в рік (очікувана кількість 600 послуг/ на рік, очікувана вартість 1 послуги 13 200,0 грн.). | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 45 000,0 | 0,0 | 0,0 | 45 000,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 45 000,0 | 0,0 | 0,0 | 45 000,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| РЕКОНСТРУКЦІЯ ПЕРОНУ Z | 2019 | КП МА "Київ" (Жуляни) | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Сучасний стан штучного покриття (наявність повздовжніх та сіткі волоссяних тріщин, а місцями повністю зруйноване штучне покриття) унеможливило його експлуатацію в наступному році. Об'єкт повністю завантажений цілодобово протягом року. І, як наслідок, існує ризик втрати чи пошкодження повітряного судна. Для прийому та обслуговування більш важкого парку повітряних суден (АН-72, 74, 26, 32) необхідне посилення несучої здатності покриття без зміни геометричних розмірів. Площа реконструкції - 13 742 м. кв.; термін виконання 10 місяців в тому числі проетні роботи - 4 місяці (600,00 тис. грн.). | | | |
| | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | |
| | | | Інші джерела | 9 000,0 | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | |
| | | | Разом | 9 000,0 | 9 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-----------------------|------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|--|----------|
| РЕКОНСТРУКЦІЯ СИСТЕМИ ВІДЕОПОСТЕРЕЖЕННЯ ТА СИСТЕМИ ПЕРИМЕТРОВОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ | 2020-2021 | КП МА "Київ" (Жуляни) | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Для підвищення рівня забезпечення авіаційної безпеки об'єктів в контрольованій зоні аеропорту та виключення несанкціонованого доступу (п.2.8. Правил організації охорони повітряних суден та об'єктів на авіапідприємствах цивільної авіації України, затв. наказом Державіаслужби №230 від 30.03.2005) необхідне встановлення в аеропорту системи відеоспостереження та прожекторного освітлення по периметру контрольованої зони. Термін виконання робіт: 2018 р. - проектні роботи (300,0 тис. грн.), підготовчі роботи та встановлення 12 прожекторів; 2019 р.- встановлення 300 камер відеоспостереження, 10 тепловізорів, периметрової сигналізації. | |
| | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | Інші джерела | 15 000,0 | 0,0 | 7 000,0 | 8 000,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | Разом | 15 000,0 | 0,0 | 7 000,0 | 8 000,0 | 0,0 | | 0,0 |
| 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 світлосигнальної системи відповідно до II категорії ІКАО | |
| | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | Інші джерела | 14 000,0 | 0,0 | 14 000,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | Разом | 14 000,0 | 0,0 | 14 000,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| МОДЕРНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ ОСВІТЛЕННЯ ПЕРОНУ | 2019 | КП МА "Київ" (Жуляни) | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Модернізація та заміна дежерл світла на цоглях освітлення перону та МС літаків із застосуванням світильників на світлодіодних модулях та металогалогенних лампах (15 од.) | |
| | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | Інші джерела | 300,0 | 300,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | Разом | 300,0 | 300,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| ООНОВЛЕННЯ ПАРКУ СПЕЦАВТОТРАНСПОРТУ | 2019-2023 | КП МА "Київ" (Жуляни) | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 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 роботи аеропорту на рівні його пропускної спроможності (22 літако-вильота на годину), у тому числі при складних погодних умовах. 58 одиниць (40% наявної техніки) мають термін експлуатації, що перевищує 25 років, часто виходять зі строю та потребують дорогих ремонтів. Передбачено придбання 19 одиниць: 4 од. - 2018р.; 4 од. - 2019 р.; 5 од.- 2020 р.; 3 од. - 2021 р.; 3 од. - 2022 р. | |
| | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | Інші джерела | 132 250,0 | 25 250,0 | 30 000,0 | 27 000,0 | 25 000,0 | | 25 000,0 |
| | | | Разом | 132 250,0 | 25 250,0 | 30 000,0 | 27 000,0 | 25 000,0 | | 25 000,0 |
| ВСЬОГО ПО КП "КИЇВТРАНСПАРКСЕРВІС" | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | Бюджет м. Києва | 163 000,0 | 53 000,0 | 80 000,0 | 30 000,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | Разом | 163 000,0 | 53 000,0 | 80 000,0 | 30 000,0 | 0,0 | | 0,0 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|---|-----------|--|--|------------------|----------|----------|----------|----------|--|---|--|-----|
| 23 | ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИНЦИПІВ "РОЗУМНОЇ ПАРКОВКИ" (ПЕРЕХІД НА БЕЗГОТІВКОВИЙ РОЗРАХУНОК, СТВОРЕННЯ ОНЛАЙН-МАПИ ВІЛЬНИХ ПАРКОМІСЦЬ) | ЗАКУПІВЛЯ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ АСКОП (АВТОМАТИЗОВАНА СИСТЕМА КОНТРОЛЮ ОПЛАТИ ВАРТОСТІ ПОСЛУГ З ПАРКУВАННЯ В МІСТІ КИЄВІ) | 2019-2020 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | <p>Запровадження автоматизованої прозорої системи розрахунків за послуги паркування та виключення людського фактору;</p> <ul style="list-style-type: none"> • запровадження дієвого та прозорого механізму здійснення контролю за оплатою послуг паркування; • підвищення рівня дотримання правил паркування водіями; • збільшення надходжень в місцевий бюджет за рахунок зростання рівня сплати за послуги паркування шляхом впровадження ефективних та законних механізмів контролю; • розвитку інфраструктури паркування міста; • підвищення середньої швидкості руху транспортного потоку; • стимулювання використання громадського транспорту; • зменшення навантаження на ВДМ міста завдяки гнучкому ціноутворенню на послугу паркування та інформуванню водіїв про вільні паркувальні місця; • підвищення зручності користування послугами паркування для громадян та організацій, в частині сплати та обліку витрат на паркування, включаючи зручну on-line статистику; • зниження собівартості збирання оплати за послуги паркування. <p>Для запровадження автоматизованої системи необхідні асигнування у розмірі 103 000,0 тис. грн, на 2019 рік. У зв'язку із недостатнім фінансуванням ситему буде запроваджено у 2019-2020 роках.</p> | | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 103 000,0 | 53 000,0 | 50 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | | Разом | 103 000,0 | 53 000,0 | 50 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | ПРИДБАННЯ ПАРКОМАТІВ | | | 2020-2021 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | | | Бюджет м. Києва | 60 000,0 | 0,0 | 30 000,0 | 30 000,0 | 0,0 | | | 0,0 |
| | | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | 0,0 |
| | | | | | | Разом | 60 000,0 | 0,0 | 30 000,0 | 30 000,0 | 0,0 | | | 0,0 |
| 24 | СТВОРЕННЯ ПЕРЕХОДІЮЮЧИХ ПАРКІНГІВ БЛЯ КЛЮЧОВИХ ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ (PARK&RIDE) ТА ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМІВ СТИМУЛОВАННЯ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ | БУДІВНИЦТВО МЕРЕЖІ ПЕРЕХОДІЮЮЧИХ ПАРКІНГІВ ПОРУЧ З КЛЮЧОВИМИ ВУЗЛАМИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ | 2022 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Зменшення навантаження на вулично-дорожню мережу, стимулювання користуватись громадським транспортом | | | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 | | |
| | | | | | Інші джерела | 10 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 000,0 | | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 10 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10 000,0 | | 0,0 | | |

| ВСЬОГО ПО КП «ДИРЕКЦІЯ БУДІВНИЦТВА ШЛЯХОВО-ТРАНСПОРТНИХ СПОРУД М. КИЄВА» | | | | Державний бюджет | 230 924,3 | 230 924,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
|--|--------|--|---|------------------|---|------------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----|---|
| | | | | Бюджет м. Києва | 10 635 249,4 | 988 200,0 | 4 041 792,7 | 3 670 230,9 | 1 029 018,0 | 906 007,8 | | | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | Разом | 10 866 173,7 | 1 219 124,3 | 4 041 792,7 | 3 670 230,9 | 1 029 018,0 | 906 007,8 | | | |
| 25 | 25.1 | 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 | БУДІВНИЦТВО ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ СПОРУД | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 24 411,0 | 24 411,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| Бюджет м. Києва | | | | | | 8 788 507,6 | 811 700,0 | 3 351 979,6 | 3 491 330,1 | 789 104,2 | 344 393,7 | | |
| Інші джерела | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Разом | | | | | | 8 812 918,6 | 836 111,0 | 3 351 979,6 | 3 491 330,1 | 789 104,2 | 344 393,7 | | |
| 25.1.1 | 25.1.2 | РОЗКРИТТЯМ ЛІВИХ ПОВОРОТІВ У ВУЗЛАХ МАГІСТРАЛЕЙ ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ (ТОЩО) | БУДІВНИЦТВО ВЕЛИКОЇ КІЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛИЦІ БОГАТИРСЬКОЇ ДО БОЛОНСЬКОГО ПРОСПЕКТУ В М. КИЄВІ. | 2019-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Ділянка дороги, яка будується у визначених межах, є складовою частиною Великої кільцевої дороги навколо м. Києва, її будівництво в комплексі з будівництвом інших ділянок Великої Кільцевої дороги дозволить розвантажити вулиці міста Києва від транзитного транспорту. Очікувана КВ=304500,0 тис. грн. |
| Бюджет м. Києва | | | | | | 304 550,0 | 50,0 | 143 000,0 | 150 000,0 | 11 500,0 | 0,0 | | |
| Інші джерела | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Разом | | | | | | 304 550,0 | 50,0 | 143 000,0 | 150 000,0 | 11 500,0 | 0,0 | | |
| 25.1.2 | 25.1.3 | РОЗКРИТТЯМ ЛІВИХ ПОВОРОТІВ У ВУЗЛАХ МАГІСТРАЛЕЙ ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ (ТОЩО) | БУДІВНИЦТВО ВЕЛИКОЇ ОКРУЖНОЇ ДОРОГИ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ПРОСП. МАРШАЛА РОКОССОВСЬКОГО ДО ВУЛ. БОГАТИРСЬКОЇ З БУДІВНИЦТВОМ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ В РІЗНИХ РІВНЯХ | 2019-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 24 411,0 | 24 411,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвантаження площі Шевченка та прилеглих вулиць від транзитного транспорту, відведення транспортних потоків за межі житлових масивів Нивки, Виноградар, Мінський та житлових районів по вул. Автозаводській та розподіл транспорту з Гостомельського, Житомирського напрямків та зменшення інтенсивності руху по Малій окружній дорозі. Очікувана КВ=709 000,0 тис. грн. |
| Бюджет м. Києва | | | | | | 823 484,0 | 179 020,0 | 143 879,8 | 200 000,0 | 300 584,2 | 0,0 | | |
| Інші джерела | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Разом | | | | | | 847 895,0 | 203 431,0 | 143 879,8 | 200 000,0 | 300 584,2 | 0,0 | | |
| 25.1.3 | 25.1.3 | РОЗКРИТТЯМ ЛІВИХ ПОВОРОТІВ У ВУЗЛАХ МАГІСТРАЛЕЙ ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ (ТОЩО) | БУДІВНИЦТВО ПІД'ЇЗНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ ВІД ПРОСП. ВАЛЕРІЯ ЛОБАНОВСЬКОГО (ЧЕРВОНОЗОРАНЬКОГО ПРОСПЕКТУ) (ПОБЛИЗУ ПРИМИКАННЯ ВУЛ. ВОЛОДИМИРА БРОЖКА (ВУЛ. КІРОВОГРАДСЬКОЇ)) ДО МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ) У СОЛОМ'ЯНСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Забезпечення додаткового під'їзду до міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) та покращення транспортного обслуговування пасажирів міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни). |
| Бюджет м. Києва | | | | | | 199 169,8 | 1 500,0 | 97 669,8 | 100 000,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Інші джерела | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Разом | | | | | | 199 169,8 | 1 500,0 | 97 669,8 | 100 000,0 | 0,0 | 0,0 | | |

| | | | | | | | | | | | |
|--------|---|-----------|---|------------------|-------------|-----------|-------------|-------------|-----------|-----------|---|
| 25.1.4 | БУДІВНИЦТВО ПОДІЛЬСЬКОГО МОСТОВОГО ПЕРЕХОДУ ЧЕРЕЗ Р. ДНІПРО | 2019-2021 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Суттєве покращення транспортного сполучення одних з найбільших житлових районів столиці Троєщина-Вигурівщина-Воскресенка з правобережного частинного міста, в першу чергу за рахунок удосконалення пасажиропотоків. Зменшення добової інтенсивності руху автотранспорту по 4-м діючим мостам через р. Дніпро, яка складає біля 230 тис. одиниць на добу та перевищує пропускну спроможність в «часи пік» більше, ніж у 2,8 рази, зниження аварійності та травматизму. Розвантаження вул. Набережно - Хрещатицька, Електриків, Набережно-Лугова, історичної частини Подолу, що поліпшить екологічний стан міста та транспортний рух. Мостовий перехід дозволить побудувати Подільсько-Вигурівську гілку метрополітену. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 6 362 660,1 | 630 000,0 | 2 866 330,0 | 2 866 330,1 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 6 362 660,1 | 630 000,0 | 2 866 330,0 | 2 866 330,1 | 0,0 | 0,0 | |
| 25.1.5 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ. М.РАСКОВОЇ ТА БУЛЬВ. ВЕРХОВНОЇ РАДИ ІЗ ЗАЛІЗНИЧНИМИ КОЛІЯМИ НА ДІЛЯНЦІ СТАНЦІЯ "КИЇВ-РУСАНІВКА" - СТАНЦІЯ "КИЇВ-ДНІПРОВСЬКИЙ" | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвантаження проспекту Возз'єднання за рахунок перерозподілу транспорту; Забезпечення безперервного руху автомобільного транспорту; Підвищення безпеки руху пішоходів (організація руху пішоходів по підземних пішохідних переходах). |
| | | | | Бюджет м. Києва | 289 393,7 | 980,0 | 50 000,0 | 50 000,0 | 149 020,0 | 39 393,7 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 289 393,7 | 980,0 | 50 000,0 | 50 000,0 | 149 020,0 | 39 393,7 | |
| 25.1.6 | БУДІВНИЦТВО ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПРИМІКАННІ ПРОСП. НАУКИ ДО СТОЛИЧНОГО ШОСЕ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будівництво транспортної розв'язки забезпечить безперешкодний рух автомобільного транспорту та пішоходів на перетині із залізницею, що в свою чергу призведе до підвищення безпеки руху та поліпшення обслуговування населення житлового масиву "Корчувате". |
| | | | | Бюджет м. Києва | 750 000,0 | 0,0 | 50 000,0 | 100 000,0 | 300 000,0 | 300 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 750 000,0 | 0,0 | 50 000,0 | 100 000,0 | 300 000,0 | 300 000,0 | |
| 25.1.7 | БУДІВНИЦТВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвиток шляхово-транспортного сполучення Подільського району |
| | | | | Бюджет м. Києва | 9 150,0 | 50,0 | 100,0 | 1 000,0 | 3 000,0 | 5 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 9 150,0 | 50,0 | 100,0 | 1 000,0 | 3 000,0 | 5 000,0 | |
| 25.1.8 | БУДІВНИЦТВО ДОРОГИ НА ВУЛ. ДЖЕВСЬКИЙ В ДАРНИЦЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2022 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - Забезпечення правоповоротного з'їзду з магістралі безперервного руху від пр. Науки до південного мосту на Столичному шосе. - Забезпечення лівоповоротного з'їзду зі Столичного шосе на магістраль безперервного руху. - Зменшення навантаження на транспортний вузол Столичного шосе – проспект Науки. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 50 100,0 | 100,0 | 1 000,0 | 24 000,0 | 25 000,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 50 100,0 | 100,0 | 1 000,0 | 24 000,0 | 25 000,0 | 0,0 | |
| 25.2 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВОЇ МЕРЕЖІ МІСТА ТА ШТУЧНИХ СПОРУД | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 206 513,3 | 206 513,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 1 846 741,8 | 176 500,0 | 689 813,1 | 178 900,8 | 239 913,8 | 561 614,1 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 2 053 255,1 | 383 013,3 | 689 813,1 | 178 900,8 | 239 913,8 | 561 614,1 | |

| | | | | | | | | | | | |
|--------|---|-----------|---|------------------|-----------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|--|
| 25.2.1 | ПІДГОТОВЧІ РОБОТИ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦІЙ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА КИЇВСЬКОМУ ПІВКІЛЬЦІ НА ДІЛЯНЦІ КМ 12+240-КМ 14+360 (ЖУЛЯНСЬКИЙ ШЛЯХОПРОВІД) | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Виконання підготовчих робіт з метою покращення технічного стану дороги та збільшення пропускної спроможності цього транспортного вузла. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 202 129,6 | 0,0 | 2 129,6 | 50 000,0 | 50 000,0 | 100 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 202 129,6 | 0,0 | 2 129,6 | 50 000,0 | 50 000,0 | 100 000,0 | |
| 25.2.2 | ПРОДОВЖЕННЯ ВУЛ. СУЗДАЛЬСЬКОЇ ДО ПОВІТРОФЛОТСЬКОГО ПРОСПЕКТУ З БУДІВНИЦТВОМ ШЛЯХОПРОВІДУ ЧЕРЕЗ ЗАЛІЗНИЧНІ КОЛІЇ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 1 000,0 | 1 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвантаження руху транспорту на Чоколівському бульварі та на Кільцевій дорозі; Покращення транспортного сполучення в Солом'янському районі; Можливість в перспективі влаштування пересадочного вузла із залізницею. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 60 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 15 000,0 | 18 000,0 | 22 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 61 000,0 | 1 000,0 | 5 000,0 | 15 000,0 | 18 000,0 | 22 000,0 | |
| 25.2.3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. СТЕЦЕНКА ВІД ПРОСПЕКТУ ПАЛЛАДИНА ДО ІНТЕРНАЦІОНАЛЬНОЇ ПЛОЩІ ВКЛЮЧНО З ЛІКВІДАЦІЄЮ КІЛЬЦЕВОГО РУХУ ТРАНСПОРТУ НА ПЕРЕТИНІ ВУЛ. СТЕЦЕНКА З ВУЛ. ТУПОЛЄВА ТА ВУЛ. СТЕЦЕНКА З ВУЛ. ЩЕРБАКОВА | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 1 000,0 | 1 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускної спроможності дороги; Забезпечення безперервного руху автомобільного транспорту; Покращення транспортного обслуговування населення. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 416 384,6 | 0,0 | 16 384,6 | 100 000,0 | 100 000,0 | 200 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 417 384,6 | 1 000,0 | 16 384,6 | 100 000,0 | 100 000,0 | 200 000,0 | |
| 25.2.4 | РЕКОНСТРУКЦІЯ КІЛЬЦЕВОЇ ДОРОГИ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ. СІМ'І СОСНІНИХ ДО ГОСТОМЕЛЬСЬКОГО ШОСЕ У СВЯТОШИНСЬКОМУ РАЙОНІ З БУДІВНИЦТВОМ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ В РІЗНИХ РІВНЯХ З ПРОІЗНОЮ ЧАСТИНОЮ | 2022-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Задоволення потреб щонайменше 1,5% звернень громадян до Call-центру з приводу реконструкції частини Кільцевої дороги; Підвищення безпеки руху жителів Святошинського та Подільського районів (організація руху пішоходів по пішохідних переходах в різних рівнях з проїзною частиною, а також влаштування транспортних розв'язок в різних рівнях, у тому числі розворотних). |
| | | | | Бюджет м. Києва | 164 140,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14 140,0 | 150 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 164 140,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14 140,0 | 150 000,0 | |
| 25.2.5 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРОСП. БРОВАРСЬКОГО ВІД МОСТУ МЕТРО ДО СТАНЦІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ "ЛІВОБЕРЕЖНА" З ОРГАНІЗАЦІЄЮ ЗАЇЗДУ НА ВУЛ. Р. ОКІПНОЇ У ДНІПРОВСЬКОМУ РАЙОНІ | 2022-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Розвантаження транспортної розв'язки біля станції метрополітену "Лівобережна"; Забезпечення додаткового виїзду з вулиць Челябінської, Микільсько-Слобідської та Митрополита Андрея Шенгіцького, що в свою чергу покращить безпеку мешканців у разі надзвичайної ситуації; Забезпечення безперервного руху автомобільного транспорту. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 2 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 2 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |
| 25.2.6 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРОСП. ГАГАРИНА З РЕКОНСТРУКЦІЄЮ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ БІЛЯ СТАНЦІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ "ЧЕРНІГІВСЬКА" З ДЕМОНТАЖЕМ ТРАМВАЙНОЇ КОЛІЇ ПО ПРОСП. ГАГАРИНА | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 3 000,0 | 3 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Перерозподіл транспорту на суміжних магістралях, покращення руху транспорту на просп. Воз'єднання, Харківському шосе, вул. Братиславській, Броварському просп. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 39 000,0 | 0,0 | 5 000,0 | 7 000,0 | 12 000,0 | 15 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 42 000,0 | 3 000,0 | 5 000,0 | 7 000,0 | 12 000,0 | 15 000,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|--|---------------|--|---------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|-----------------|-----------------|---|
| 25.2.7 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ЛЕНІНГРАДСЬКІЙ ПЛОЩІ | 2022- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшить пропускну спроможність транспортного вузла та підвищить безпеку руху транспорту за рахунок пропуску автомобільного транспорту в напрямку найбільшої інтенсивності руху без перетину в одному рівні з іншими напрямами |
| | | | | Бюджет м. Києва | 35 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 15 000,0 | 20 000,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 35 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 15 000,0 | 20 000,0 | |
| 25.2.8 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ ПРОСПЕКТУ ПЕРЕМОГИ З ВУЛ. ГЕТЬМАНА У СОЛОМ'ЯНСЬКОМУ ТА ШЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНАХ М.КИЄВА | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 200 076,0 | 200 076,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускну спроможності транспортного вузла; Забезпечення надійної експлуатації несучих конструкцій; Забезпечення безперешкодного руху транспорту у всіх напрямах. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 460 678,4 | 163 400,0 | 297 278,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 660 754,4 | 363 476,0 | 297 278,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 25.2.9 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ОРАНЖЕРЕЙНА ВІД ВУЛ.ДЕГТЯРІВСЬКА ДО ВУЛ.ДОРОГОЖИЦЬКА З ДОБУДОВОЮ АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ МІЖ ВУЛ.ОРАНЖЕРЕЙНОЇ ТА ВУЛ.ОЛЕНИ ТЕЛГИ В ШЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНІ М.КИЄВА | 2019- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 1 437,3 | 1 437,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення транспортного обслуговування мешканців Шевченківського району міста Києва. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 8 253,5 | 0,0 | 1 652,9 | 1 900,8 | 2 186,0 | 2 513,8 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 9 690,8 | 1 437,3 | 1 652,9 | 1 900,8 | 2 186,0 | 2 513,8 | |
| 25.2.1 0 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ХАРКІВСЬКІЙ ПЛОЩІ | 2022- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Збільшення пропускну спроможності транспортного вузла; Забезпечення безперервного руху автомобільного транспорту по Бориспільському шосе, Харківському шосе та просп.Бажана; Підвищення безпеки руху транспорту та пішоходів. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 40 151,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 15 587,8 | 24 564,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 40 151,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 15 587,8 | 24 564,0 | |
| 25.2.1 1 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПЕРЕТИНІ ДНІПРОВСЬКОЇ НАБЕРЕЖНОЇ З ПРОСП. ВОЗЗ'ЄДНАННЯ | 2020 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Покращення технічного стану дороги та підвищення безпеки руху транспорту. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 30 000,0 | 0,0 | 30 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 30 000,0 | 0,0 | 30 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 25.2.1 2 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ВЕРХНІЙ ВАЛ ТА ВУЛ. НИЖНІЙ ВАЛ НА ДІЛЯНЦІ ВІД ВУЛ. ГЛИБОЧИЦЬКОЇ ДО ВУЛ. НАБЕРЕЖНО- ХРЕЩАТИЦЬКОЇ У ПОДІЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ | 2020- 2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Ліквідація заторових ситуацій, збільшення пропускну спроможності транспортного вузла, покращення екологічного стану |
| | | | | Бюджет м. Києва | 44 386,3 | 0,0 | 1 000,0 | 5 000,0 | 12 000,0 | 26 386,3 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 44 386,3 | 0,0 | 1 000,0 | 5 000,0 | 12 000,0 | 26 386,3 | |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--|---------------|--|---------------------|-----------|----------|-----------|-----|---------|---------|--|
| 25.2.1 3 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ НА ПОШТОВІЙ ПЛОЩІ М. КИЄВА (КОРИГУВАННЯ ПРОЕКТУ, ПЕРША ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА) | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Забезпечення безперервного руху автомобільного транспорту по Набережному шосе. Забезпечення безперервного руху автомобільного транспорту по вул. Набережно-Хрещатицькій. Покращення пішохідної доступності набережної р. Дніпро. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 78 326,9 | 12 500,0 | 65 826,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 78 326,9 | 12 500,0 | 65 826,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 25.2.1 4 | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПРАВОБЕРЕЖНИХ ПІДХОДАХ ДО ПІВДЕННОГО МОСТУ ЗІ З'ЇЗДАМИ З ВУЛ. САПЕРНО- СЛОБІДСЬКОЇ НА СТОЛИЧНЕ ШОСЕ У ГОЛОСІВСЬКОМУ РАЙОНІ М.КИЄВА | 2019- 2020 | Департамент транспортної інфраструктури, КП «Дирекція будівництва шляхово- транспортних споруд м. Києва» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - Забезпечення правоповоротного з'їзду з магістралі безперервного руху від пр. Науки до південного мосту на Столичному шосе. - Забезпечення лівоповоротного з'їзду зі Столичного шосе на магістраль безперервного руху. - Зменшення навантаження на транспортний вузол Столичного шосе – проспект Науки. |
| | | | | Бюджет м. Києва | 266 140,7 | 600,0 | 265 540,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 266 140,7 | 600,0 | 265 540,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| КП "ЖИТЛОІНВЕСТБУД-УКБ" | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 24 534,0 | 0,0 | 22 384,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 24 534,0 | 0,0 | 22 384,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |
| 26 | СТВОРЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОЇ, БЕЗПЕЧНОЇ ТА ЗВ'ЯЗАНОЇ ВЕЛОМЕРЕЖІ ДЛЯ ЩОДЕННИХ ТРУДОВИХ ПОЇЗДОК ТА АКТИВНОГО ВІДПОЧИКУ | 2020 | Департамент будівництва та житлового забезпечення КП "Житлоінвестбуд-УКБ" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Підвищення доли велосипедних поїздок у загальній кількості поїздок у місті; підвищення безпеки руху велосипедистів; зменшення рівня викидів CO2 |
| | | | | Бюджет м. Києва | 22 384,0 | 0,0 | 22 384,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 22 384,0 | 0,0 | 22 384,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 27 | ПРІОРИТЕТНИЙ РОЗВИТОК СИСТЕМ ШВИДКІСНОГО РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ | 2022- 2023 | Департамент будівництва та житлового забезпечення, КП "Житлоінвестбуд-УКБ" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Поліпшення транспортного забезпечення мешканців жилого масиву Вигурівщина-Троєщина, забезпечення зручної пересадки між видами та маршрутами громадського транспорту |
| | | | | Бюджет м. Києва | 2 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | Разом | 2 150,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000,0 | 1 150,0 | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|-----------|--|------------------|-----------|-----------|----------|-----------|-----|-----|---|-----|
| ВСЬОГО ПО КП КП "ІНЖЕНЕРНИЙ ЦЕНТР" | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 314 493,4 | 314 493,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | Разом | 314 493,4 | 314 493,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| 28 | СТВОРЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОЇ, БЕЗПЕЧНОЇ ТА ЗВ'ЯЗАНОЇ ВЕЛОМЕРЕЖІ ДЛЯ ЩОДЕННИХ ТРУДОВИХ ПОЇЗДОК ТА АКТИВНОГО ВІДПОЧИНКУ | БУДІВНИЦТВО МОСТОВОГО ПІШОХОДНО-ВЕЛОСИПЕДНОГО ПЕРЕХОДУ МІЖ ПАРКАМИ "ХРЕЩАТИЙ" ТА "ВОЛОДИМИРСЬКА ГІРКА" В ПЕЧЕРСЬКОМУ ТА ШЕВЧЕНКІВСЬКОМУ РАЙОНАХ | 2019 | Департамент будівництва та житлового забезпечення, КП «Інженерний центр» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Будівництво мостового переходу дозволить з'єднати пішохідні маршрути історичних частин міста Києва, покращити архітектурно-естетичний вигляд та підвищити імідж України, а також підвищити інтересу мешканців і туристів до міста | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 314 268,4 | 314 268,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | | | Разом | 314 268,4 | 314 268,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| 29 | ПОКРАЩЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ІСНУЮЧОГО ГОСПОДАРСТВА | РЕКОНСТРУКЦІЯ СХОДІВ ВІД ПРОВУЛКУ ДЕСЯТИННОГО ДО ВУЛИЦІ ГОНЧАРНОЇ ТА БЛАГОУСТРОЮ ПРИЛЕГЛОЇ ТЕРИТОРІЇ В МЕЖАХ ПІШОХІДНОЇ АЛЕЇ ДО АНДРІЇВСЬКОГО УЗВОЗУ | 2019 | Департамент будівництва та житлового забезпечення, КП «Інженерний центр» | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 225,0 | 225,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| | | | | | Разом | 225,0 | 225,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| ВСЬОГО КП "КИЇВБЛАГОУСТРІЙ" | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | Бюджет м. Києва | 466 873,7 | 148 177,2 | 116 727,7 | 94 636,6 | 107 332,1 | 0,0 | | | |
| | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| | | | | Разом | 466 873,7 | 148 177,2 | 116 727,7 | 94 636,6 | 107 332,1 | 0,0 | | | |
| 30 | ПОКРАЩЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ІСНУЮЧОГО ГОСПОДАРСТВА | КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ | 2019-2022 | Департамент міського благоустрою КП "Київблагоустрій" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Зменшення аварійної ситуації та забезпечення безпеки руху пішоходів | |
| Бюджет м. Києва | | | | | 431 873,7 | 143 177,2 | 106 727,7 | 84 636,6 | 97 332,1 | 0,0 | | | |
| Інші джерела | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Разом | | | | | 431 873,7 | 143 177,2 | 106 727,7 | 84 636,6 | 97 332,1 | 0,0 | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|-----------|---|------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----|---|
| 30.2 | | ПРИДБАННЯ СПЕЦІАЛІЗОВАНОЇ ТЕХНІКИ ТА ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ УТРИМАННЯ ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ | 2019-2022 | Департамент міського благоустрою КП "Київблагоустрій" | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 35 000,0 | 5 000,0 | 10 000,0 | 10 000,0 | 10 000,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 35 000,0 | 5 000,0 | 10 000,0 | 10 000,0 | 10 000,0 | 0,0 | |
| ВСЬОГО ПО ГОЛОСІВСЬКІЙ РАЙОННІЙ В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ | | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 17 630,1 | 500,0 | 17 130,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 17 630,1 | 500,0 | 17 130,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 31 | ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ | БУДІВНИЦТВО ВУЛИЦІ КОМПОЗИТОРА МЕЙТУСА В ГОЛОСІВСЬКОМУ РАЙОНІ М. КИЄВА | 2019-2020 | Голосіївська РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 17 630,1 | 500,0 | 17 130,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 17 630,1 | 500,0 | 17 130,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| ВСЬОГО ПО ДЕСНЯНСЬКІЙ РАЙОННІЙ В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ | | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 47 891,3 | 30 631,3 | 12 910,0 | 4 350,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 47 891,3 | 30 631,3 | 12 910,0 | 4 350,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 32 | 32.1 | ДОБУДОВА ВУЛ. МИЛОСЛАВСЬКОЇ ВІД ПЕРЕТИНУ МИЛОСЛАВСЬКОЇ-ЛІСКІВСЬКОЇ ДО ВУЛ. ЛЕНІНА В С. ТРОЄЩИНА | 2020 | Деснянська РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Вирішити проблему відсутності освітлення перехрестя вул. Милославської - вул. Леніна та засобів регулювання дорожнього руху (світлофорні об'єкти). Зменшиться аварійність та збільшиться безпечний перехід проїзної частини пішоходами. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 1 231,6 | 0,0 | 1 231,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | | | | | Разом | 1 231,6 | 0,0 | 1 231,6 | 0,0 | 0,0 | | |
| 32.2 | ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ В ОДНОМУ РІВНІ ВУЛ. КАШТАНОВА - ВУЛ. ОНОРЕ ДЕ БАЛЬЗАКА, З ВЛАШТУВАННЯМ ДВОСТОРОНЬОГО ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПО ВУЛ. ОНОРЕ ДЕ БАЛЬЗАКА У ДЕСНЯНСЬКОМУ РАЙОНІ | 2019-2020 | Деснянська РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Відкриття прямого напрямку руху на перетині вул. Каштанова - вул. Бальзака збільшить інтенсивність автомобільного руху по вул. Бальзака та на правоповоротному з'їзді на розв'язці вул. Бальзака - просп. Ватутіна в 4 рази. |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 12 953,2 | 12 008,6 | 944,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 12 953,2 | 12 008,6 | 944,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---------------|----------------|---------------------|----------|----------|----------|---------|-----|-----|--|
| 32.3 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ РОЗВ'ЯЗКИ ПРОСП. ГЕНЕРАЛА ВАТУТІНА -ВУЛ. ОНОРЕ ДЕ БАЛЬЗАКА З ОРГАНІЗАЦІЄЮ ДОДАТКОВИХ В'ЇЗДІВ НА ПРОСП. ГЕНЕРАЛА ВАТУТІНА У ДЕСНЯНСЬКОМУ РАЙОНІ МІСТА КИЄВА | 2019- 2020 | Деснянська РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | Запропоновані заходи зменшують перепробіг на 1847,9 км. в масштабах міста. Також дозволить забезпечити киян від, приблизно, 222 кг. шкідливих речовин на рік |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 24 706,5 | 18 322,7 | 6 383,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 24 706,5 | 18 322,7 | 6 383,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 32.4 | | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. КІУТО З ОРГАНІЗАЦІЄЮ ДОДАТКОВИХ В'ЇЗДІВ ТА ВИЇЗДІВ З ВУЛ. БРАТИСЛАВСЬКА | 2019- 2021 | Деснянська РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 9 000,0 | 300,0 | 4 350,0 | 4 350,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 9 000,0 | 300,0 | 4 350,0 | 4 350,0 | 0,0 | 0,0 | |
| ВСЬОГО ПО ДАРНИЦЬКІЙ РАЙОННІЙ В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ | | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 19 090,0 | 0,0 | 19 090,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 19 090,0 | 0,0 | 19 090,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 33 | | БУДІВНИЦТВО ДОРІГ В МІКРОРАЙОНІ ЧЕРВОНІЙ ХУТР | 2020 | Дарницька РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 6 340,0 | 0,0 | 6 340,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | | | | | | |
| | | | | | Разом | 6 340,0 | 0,0 | 6 340,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 33.1 | ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ | БУДІВНИЦТВО ДОРІГ В МІКРОРАЙОНІ ОСОКОРКИ | 2020 | Дарницька РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 6 400,0 | 0,0 | 6 400,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 6 400,0 | 0,0 | 6 400,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 33.2 | | БУДІВНИЦТВО ДОРІГ В МІКРОРАЙОНІ БОРТНИЧІ | 2020 | Дарницька РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 6 350,0 | 0,0 | 6 350,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 6 350,0 | 0,0 | 6 350,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 33.3 | | БУДІВНИЦТВО ДОРІГ В МІКРОРАЙОНІ БОРТНИЧІ | 2020 | Дарницька РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 6 350,0 | 0,0 | 6 350,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | | | Разом | 6 350,0 | 0,0 | 6 350,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |

| | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|------|----------------|------------------|----------|----------|-----|-----|-----|-----|
| ВСЬОГО ПО ПОДІЛЬСЬКІЙ РАЙОННІЙ В МІСТІ КИЄВІ ДЕРЖАВНІЙ АДМІНІСТРАЦІЇ | | | | | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 18 314,2 | 18 314,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 18 314,2 | 18 314,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 34 | СТВОРЕННЯ НОВИХ ПІШОХІДНИХ ЗОН ТА МАРШРУТІВ, В ТОМУ ЧИСЛІ ЗА РАХУНОК ПІШОХОДИЗАЦІ І ОКРЕМИХ ВУЛИЦЬ ТА ПЛОЩ | РЕКОНСТРУКЦІЯ ВУЛ. ПЕТРА САГАЙДАЧНОГО З ОБЛАШТУВАННЯМ ПІШОХОДНОЇ ЗОНИ | 2019 | Подільська РДА | Державний бюджет | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Бюджет м. Києва | 18 314,2 | 18 314,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Інші джерела | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | | | Разом | 18 314,2 | 18 314,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

Київський міський голова

Віталій КЛИЧКО

НАПРЯМИ ДІЯЛЬНОСТІ, ЗАВДАННЯ ТА ЗАХОДИ ПРОГРАМИ

Які не потребують фінансування

| № | Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання) | Заходи програми | Строк виконання заходу (роки) | Виконавці | Очікуваний результат |
|---|---|---|-------------------------------|---|---|
| 1 | РОЗРОБКА ДИНАМІЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МОДЕЛІ МІСТА КИЄВА | ПРИДБАННЯ НЕОБХІДНОГО УСТАТКУВАННЯ ТА ПРОГРАМНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ РОЗРОБКИ ТА РОБОТИ ДИНАМІЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МОДЕЛІ МІСТА КИЇВ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Матимачне визначення та моделювання транспортних рішень, зменшення заторів в м. Києві, зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферу. Підвищення пропускної здатності мережі за рахунок оптимізації режимів роботи світлофорів та зміни схеми дорожнього руху. Підвищення швидкості руху громадського та індивідуального транспорту |
| 2 | ПІДВИЩЕННЯ ІНТЕНСИВНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВЕЛОСИПЕДІВ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ СЕРВІСУ КОРОТКОСТРОКОВОЇ ОРЕНДИ ВЕЛОСИПЕДІВ (BIKESHARING) | СТВОРЕННЯ СИСТЕМИ МІСЬКОГО ВЕЛОПРОКАТУ НА 300 СТАНЦІЙ ТА 3000 ВЕЛОСИПЕДІВ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, КП "Київське інвестиційне агентство" | Облаштування, обслуговування та утримання в робочому стані 300 станцій велосипедного прокату |
| 3 | 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 | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастрас" КК "Київавтодор" КП "Київський метрополітен" | Збільшення частки користування громадським, велотранспортом, легальними парковками. Наповнення бюджету та ріст свідомості мешканців міста |

| | | | | | |
|---|---|---|-----------|--|---|
| 4 | ПІДВИЩЕННЯ СЕРЕДНЬОЇ НАПОВНЮВАНOSTI ПРИВАТНОГО АВТОТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАСАД КОЛЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ АВТОМОБІЛЯ (CARPOOLING) | ІНІЦІЮВАННЯ ЗМІН ДО ПДР УКРАЇНИ В ЧАСТИНІ ДОПУСКУ НА СМУГУ ГТ АВТОМОБІЛІВ, ЗАПОВНЕНИХ ДО СВОЄЇ МАКСИМАЛЬНОЇ ПАСПОРТНОЇ МІСТКОСТІ. | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | дозволить зменшити навантаження на вулично-дорожню мережу міста (зменшення заторів) та зменшення шкідливих викидів в атмосферне повітря. |
| 5 | ПІДВИЩЕННЯ ІНТЕНСИВНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ НАЯВНОГО ПАРКУ АВТОМОБІЛІВ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ СЕРВІСУ СПІЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЕМ (CARSHARING) | РОЗРОБКА КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ ТА ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ КОЛЕКТИВНОГО ТА СПІЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ CARPOOLING ТА CARSHARING В М. КИЄВІ. | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | дозволить зменшити навантаження на вулично-дорожню мережу міста (зменшення заторів) та зменшення шкідливих викидів в атмосферне повітря. |
| 6 | ВПРОВАДЖЕННЯ ДІЄВОГО МЕХАНІЗМУ ДЕСТИМУЛЯЦІЇ НЕТРУДОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОЇЗДОК У ГОДИНИ ПІК | | | | Розроблення механізму грошової компенсації пільговим категоріям пасажирів. Введення диференціальної вартості проїзду, в залежності від години доби |
| 7 | ДЕСТИМУЛЯЦІЯ ВИКОРИСТАННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТУ ДЛЯ ЩОДЕННИХ ТРУДОВИХ ПОЇЗДОК ШЛЯХОМ КВОТУВАННЯ КІЛЬКОСТІ ПАРКОМІСЦЬ В АДМІНІСТРАТИВНО- ДІЛОВОМУ ЯДРІ ТА ІСТОРИЧНИХ АРЕАЛАХ МІСТА | КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В МІСТІ КИЄВІ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастрас", КП "Київтранспарксервіс" | Розробка механізм квотування кількості паркомісць в адміністративно-діловому ядрі та історичних ареалах міста |

| | | | | | |
|----|---|--|-----------|---|--|
| 8 | 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 ТОРГІВЕЛЬНИХ МЕРЕЖ ТА ІНШОЇ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ В ГОДИНИ ПІК | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури, Департамент промисловості та розвитку підприємництва | Розвантаження вулично-дорожньої мережі в години пік від комерційного транспорту. Штрафи до юридичних осіб, які порушують заборону призведуть до наповнення бюджету міста |
| 9 | ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ ПРИВАТНОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ ТА РОЗВИТОК НЕОБХІДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ | РІШЕННЯ КИЇВРАДИ ПРО ЗМЕНШЕННЯ ПОДАТКОВОГО НАВАНТАЖЕННЯ НА ЮРИДИЧНІ ОСОБИ ЩО ЗДІЙСНЮЮТЬ ЗАРЯДКУ ЧИ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Популяризація та стимуляція користування більш екологічного транспорту, зменшення викидів в атмосферне повітря. |
| 10 | ВПРОВАДЖЕННЯ ДІЄВОГО МЕХАНІЗМУ КОНТРОЛЮ ЗА ДОТРИМАННЯМ НОРМ ШУМОВОГО ЗАБРУДНЕННЯ | КОМПЛЕКС ЗАХОДІВ ЯКІ ПРИ ПРОЕКТУВАННІ ТА БУДІВНИЦТВІ МАЮТЬ ПЕРЕДБАЧАТИ ВИКОНАВЦІ РОБІТ (В Т.Ч. ЗНИЖЕННЯ ШВИДКОСТІ) | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КК "Київавтодор", | Зменшення шумового забруднення |
| 11 | ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМІВ НЕЗАЛЕЖНОГО КОНТРОЛЮ ЯКОСТІ РОБІТ ПІД ЧАС БУДІВНИЦТВА, РЕМОНТУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ | АДМІНІСТРАТИВНІ ДІЇ, А ТАКОЖ СПІВПРАВЦЯ НЕЗАЛЕЖНИМИ МІЖНАРОДНИМИ ТА НАЦІОНАЛЬНИМИ КОМПАНІЯМИ ЩО ЗДІЙСНЮЮТЬ АУДИТ ЯКІСТЬ БУДІВЕЛЬНИХ РОБІТ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrанс", КК "Київавтодор", КП "Київський метрополітен", КП "Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд міста Києва, КП МА "Київ" (Жуляни) | Покращення якості будівництва, реконструкції та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури |

| | | | | | |
|----|--|--|-----------|---|---|
| 12 | ВРАХУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИ ПЛАНУВАННІ, БУДІВНИЦТВІ ТА РЕКОНСТРУКЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА БЛАГОУСТРОЮ ТЕРИТОРІЙ | 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" | Створення велосипедної інфраструктури |
| 13 | РОЗШИРЕННЯ ІНТЕГРАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КИЇВСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА У ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ МІСТА (ОПТИМІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ, ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ПОСЛУГ, ОПТИМІЗАЦІЯ РОЗКЛАДУ РУХУ) | РІШЕННЯ КИЇВРАДИ ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ СВІТОВОГО БАНКУ ЩОДО РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ | 2019-2023 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпастранс" | Деталізований та комплексний документ заснований на основі досліджень, реалізація якого дозволить суттєво оптимізувати та розвивати мережу транспорту, підвищить якість послуг, оптимізація розкладу руху) |
| 14 | 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 | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Залучення громадських та експертних кіл в прийнятті рішень через обговорення розвитку транспортної інфраструктури в цілому та масштабних об'єктів. Налагодження співпраці, створення комунікаційно-експертної платформи |
| 15 | 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 | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Налагодження співпраці, створення комунікаційно-експертної платформи на базі існуючої Науково-Технічної Ради |

| | | | | | |
|----|--|---|-----------|---|--|
| 16 | РЕОРГАНІЗАЦІЯ, ПІДВИЩЕННЯ ОПЕРАЦІЙНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТА ПРОЗОРОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ГАЛУЗЕВИХ ПІДПРИЄМСТВ | АДМІНІСТРАТИВНІ ЗАХОДИ : ПАРТНЕРСТВО З МІЖНАРОДНИМИ ТА НАЦІОНАЛЬНИМИ КОМПАНІЯМИ ЩО НАДАЮТЬ КОНСУЛЬТАЦІЙНІ ПОСЛУГИ (В ТЧ З АУДИТУ) | 2019-2023 | 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. Налагодження співпраці з міжнародними та національними компаніями |
| 17 | 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 | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Узгодження приміських маршрутів між профільними органами КМДА та КОДА. Оптимізація маршрутної мережі |
| 18 | ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМ МОНІТОРИНГУ, АНАЛІЗУ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА НА ОСНОВІ СТАТИЧНОЇ ТА ДИНАМІЧНОЇ ТРАНСПОРТНИХ МОДЕЛЕЙ (ЗБІР СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ, ОНОВЛЕННЯ ГЕОІНФРАСТРУКТУРИ ДАНИХ) | ПРОВЕДЕННЯ ЩОРІЧНОГО ОПИТУВАННЯ ДОМОГОСПОДАРСТВ ЩОДО ВИДІВ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТУ ТА МОБІЛЬНОСТІ У КИЄВІ ТА МІСТАХ-СУПУТНИКАХ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Отримання даних необхідної при прогнозуванні, проектуванні та моделюванні розвитку транспортної системи. Оновлення геоінфраструктурних даних |

| | | | | | |
|----|--|--|-----------|---|---|
| 19 | <p>ІНТЕГРАЦІЯ ГЕОІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ОБЛІКУ ТА УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИМИ ОБ'ЄКТАМИ МІСТА З МІСТОБУДІВНИМ КАДАСТРОМ</p> | <p>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 ДЕПАРТАМЕНТУ МІСТОБУДУВАННЯ ТА АРХІТЕКТУРИ СПІЛЬНО З ДЕПАРТАМЕНТОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ</p> | 2020-2023 | <p>Департамент містобудування та архітектури; Департамент транспортної інфраструктури</p> | <p>Інтеграція геоінформаційної системи обліку та управління інфраструктурними об'єктами міста з містобудівним кадастром</p> |
| 20 | <p>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</p> | <p>АДМІНІСТРАТИВНІ ДІЇ - РІШЕННЯ КМР АБО РОЗПОРЯДЖЕННЯ КМДА ЩОДО НЕОБХІДНОСТІ МОДЕЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ОБ'ЄКТІВ НА ТРАНСПОРТНІЙ МОДЕЛІ</p> | 2020-2023 | <p>Департамент транспортної інфраструктури</p> | <p>Прийняття зважених рішень на підставі точних математичних розрахунків ефективності. Економія бюджетних коштів</p> |

| | | | | | |
|----|--|--|-----------|--|---|
| 21 | ЗАВЕРШЕННЯ БУДІВНИЦТВА ДРУГОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОКЗАЛУ | СПРИЯННЯ НЕБХІДНИХ ПОГОДЖЕНЬ ДЛЯ ПАТ "УКРЗАЛІЗНИЦЯ" У БУДІВНИЦТВІ ДАНОГО ОБ'ЄКТУ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Розвантаження залізничних мереж в місті Києві |
| 22 | ВПОРЯДКУВАННЯ РИНКУ ТАКСІ | ІНІЦІУВАННЯ ЗМІН ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО РОЗШИРЕННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У СФЕРІ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ТАКСІ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Отримання повноважень, які роширять 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 КОНТРОЛЮ ЗА ЇХ ДОТРИМАННЯМ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Врегулювання правил та порядку роботи таксомоторних служб на муніципальному рівні. Вимоги та місця відстою транспорту |
| | | ВПРОВАДЖЕННЯ ДІСОВОГО МЕХАНІЗМУ ЛЕГАЛІЗАЦІЇ ТІНЬОВОЇ ЧАСТИНИ РИНКУ ТАКСІ | 2020-2023 | Департамент транспортної інфраструктури | Дегінізація ринку таксі |
| 23 | 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 | 2019 | Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans", КП "Київський метрополітен" Департамент інформаційно-комунікаційних технологій | Адміністративні дії |

| | | | | | |
|----|--|--|-----------|--|--|
| 24 | <p>ОПТИМІЗАЦІЯ МАРШРУТНОЇ МЕРЕЖІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ІМПЛЕМЕНТАЦІЙ ЗВІТУ "ДОСЛІДЖЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ", ВИКОНАНОГО В РЕЗУЛЬТАТІ СПІЛЬНОЇ РОБОТИ ЕКСПЕРТІВ КМДА ТА СВІТОВОГО БАНКУ</p> | <p>РІШЕННЯ КИЇВРАДИ ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ СВІТОВОГО БАНКУ ЩОДО РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ</p> | 2019-2023 | <p>Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans"</p> | <p>Покращення логістичної зв'язності для жителів різних мікрорайонів, збільшення частки великогабаритного рухомого складу громадського транспорту, розширення мережі маршрутів комунального транспорту</p> |
| 25 | <p>ВПРОВАДЖЕННЯ В СИСТЕМІ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НІЧНИХ МАРШРУТІВ ТА МАРШРУТІВ ВИХІДНОГО ДНЯ НА ОСНОВІ АНАЛІЗУ ВІДПОВІДНОГО ПОПИТУ</p> | <p>СТВОРЕННЯ НОВИХ ТА КОРИГУВАННЯ ІСНУЮЧИХ НІЧНИХ МАРШРУТІВ ТА МАРШРУТІВ ВИХІДНОГО ДНЯ В ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД ПОПИТУ</p> | 2019-2024 | <p>Департамент транспортної інфраструктури КП "Київпаstrans"</p> | |

| | | | | | |
|----|---|--|-----------|---|--|
| 26 | РОЗВИТОК ВЕЛОПАРКУВАЛЬНО ГО 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 | <p>Облаштування та утримання велосипедних стійок для короткочасного зберігання велосипедів на вулицях міста Києва (в тч велоперехоплюючих паркінгів)</p> | 2019 | <p>Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"</p> | <p>Встановлення і належне утримання 400 велосипедних стійок для короткочасного зберігання велосипедів; впорядковано паркування велосипедного транспорту, в тому числі поруч з станціями метрополітену</p> |
| 27 | ВПРОВАДЖЕННЯ ГНУЧКОЇ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ПАРКУВАННЯ | <p>Внесення змін в чинну концепцію паркувального простору щодо диференціації вартості паркування відповідно до зон паркування</p> | 2019 | <p>Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"</p> | <p>Врегулювання питання паркувального простору. Впровадження гнучкої тарифної політики паркування</p> |
| 28 | ІНВЕНТАРИЗАЦІЯ ІСНУЮЧИХ ПАРКОМІСЦЬ ТА ВИЯВЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ДЛЯ СТВОРЕННЯ НОВИХ | <p>ІНВЕНТАРИЗАЦІЯ ІСНУЮЧИХ ПАРКОМІСЦЬ ТА ВИЯВЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ДЛЯ СТВОРЕННЯ НОВИХ</p> | 2019-2023 | <p>Департамент транспортної інфраструктури КП "Київтранспарксервіс"</p> | <p>Адміністративні дії, які дозволять 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</p> |

РОЗДІЛ VI

РЕЗУЛЬТАТИВНІ ПОКАЗНИКИ ПРОГРАМИ

| Захід програми, показник | Значення показника за роками | | | | |
|---|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| <u>Забезпечення придбання рухомого складу громадського транспорту (трамваї тролейбуси, автобуси, електробуси)</u> | | | | | |
| Показники затрат | | | | | |
| Витрати на придбання техніки (тис.грн) | 448 953,2 | 2 442 675,2 | 2 785 151,5 | 3 176 606,7 | 3 624 148,5 |
| Показники продукту | | | | | |
| Кількість одиниць техніки (од.) | 22 | 106 | 105 | 104 | 103 |
| Показники ефективності | | | | | |
| Середні витрати на 1 одиницю техніки (тис.грн.) | 20 406,964 | 23 044,106 | 26 525,252 | 30 544,295 | 35 185,907 |
| Показники якості | | | | | |
| Темп росту/зниження придбання одиниць рухомого складу, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 129 | 624 | 618 | 612 | 606 |
| <u>Забезпечення проведення капітального ремонту об'єктів транспортної інфраструктури (автошляхи та споруди на них)</u> | | | | | |
| Показники затрат | | | | | |
| Витрати на капітальний ремонт міських автошляхів та споруд на них (тис.грн) | 1 060 980,9 | 1 167 079,0 | 1 283 786,9 | 1 412 165,6 | 1 553 382,1 |
| Показники продукту | | | | | |
| Площа міських автошляхів та споруд на них, на яких планується здійснити капітальний ремонт (тис. м2) | 663,0 | 663,0 | 651,0 | 633,1 | 617,0 |
| Показники ефективності | | | | | |
| Середня вартість капітального ремонту 1 м2 (грн/м2) | 1 600,273 | 1 760,300 | 1 972,023 | 2 230,557 | 2 517,637 |
| Показники якості | | | | | |
| Темп росту/зниження площі відремонтованої капітальним ремонтом міських автошляхів та споруд на них, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 73 | 73 | 72 | 70 | 68 |
| <u>Забезпечення будівництва нових та розвиток існуючих ліній метрополітену</u> | | | | | |
| Показники затрат | | | | | |
| Витрати на будівництво об'єктів (тис.грн) | 110 000,0 | 1 716 265,9 | 6 699 884,0 | 8 789 268,0 | 9 245 612,4 |
| Показники продукту | | | | | |
| Кількість об'єктів будівництва (од.) | 1 | 7 | 5 | 5 | 5 |
| Показник ефективності | | | | | |
| Середні витрати на будівництво одного об'єкта (тис.грн) | 110 000,000 | 245 180,843 | 1 339 976,8 | 1 757 853,6 | 1 849 122,5 |
| Показники якості | | | | | |
| Динаміка кількості об'єктів будівництва порівняно з базовим 2018 роком (%) | 100 | 700 | 500 | 500 | 500 |

| Захід програми, показник | Значення показника за роками | | | | |
|---|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| <u>Забезпечення розвитку інженерно-транспортної інфраструктури (КП "Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд")</u> | | | | | |
| Показники затрат | | | | | |
| Витрати на будівництво об'єктів (тис.грн) | 836 111,0 | 3 351 979,6 | 3 491 330,1 | 789 104,2 | 344 393,7 |
| Витрати на реконструкцію об'єктів (тис.грн) | 383 013,3 | 689 813,1 | 178 900,8 | 239 913,8 | 561 614,1 |
| Показники продукту | | | | | |
| Кількість об'єктів будівництва (од.) | 3 | 7 | 6 | 4 | 2 |
| Кількість об'єктів реконструкції (од.) | 2 | 8 | 4 | 9 | 9 |
| Показники ефективності | | | | | |
| Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту будівництва (тис.грн) | 278703,667 | 478854,229 | 581888,350 | 197276,050 | 172196,850 |
| Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту реконструкції (тис.грн) | 191506,7 | 86226,637 | 44725,2 | 26657,1 | 62401,572 |
| Показники якості | | | | | |
| Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 60 | 140 | 120 | 80 | 40 |
| Темп росту/зниження кількості об'єктів реконструкції, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 29 | 114 | 57 | 129 | 129 |
| <u>Забезпечення розвитку вулично-шляхової мережі (КК "Київавтодор")</u> | | | | | |
| Показники затрат | | | | | |
| Витрати на будівництво об'єктів (тис.грн) | 14 673,0 | 376 763,6 | 427 300,0 | 292 946,1 | 179 506,6 |
| Витрати на реконструкцію об'єктів (тис.грн) | 369 264,9 | 1 594 862,3 | 2 670 685,3 | 3 163 635,0 | 3 687 382,5 |
| Показники продукту | | | | | |
| Кількість об'єктів будівництва (од.) | 5 | 9 | 7 | 7 | 1 |
| Кількість об'єктів реконструкції (од.) | 12 | 22 | 20 | 13 | 19 |
| Показники ефективності | | | | | |
| Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту будівництва (тис.грн) | 2 934,6 | 41 862,6 | 61 042,9 | 41 849,4 | 179 506,6 |
| Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту реконструкції (тис.грн) | 30 772,1 | 72 493,7 | 133 534,3 | 243 356,5 | 194 072,8 |
| Показники якості | | | | | |
| Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 125,0 | 225,0 | 175,0 | 175 | 25,0 |
| Темп росту/зниження кількості об'єктів реконструкції, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 66,7 | 122,2 | 111,1 | 72,2 | 105,6 |

| Захід програми, показник | Значення показника за роками | | | | |
|--|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| <i>Забезпечення розвитку електротранспорту</i> | | | | | |
| Показники затрат | | | | | |
| Витрати на будівництво трамвайних ліній (тис.грн) | 126 000,0 | 386 610,3 | 221 400,0 | 247 931,7 | 200 828,1 |
| Витрати на будівництво тролейбусних ліній (тис.грн) | 0,0 | 129 000,0 | 206 230,7 | 239 653,0 | 247 464,4 |
| Показники продукту | | | | | |
| Кількість об'єктів будівництва трамвайних ліній (од.) | 6 | 14 | 12 | 19 | 20 |
| Кількість об'єктів будівництва тролейбусних ліній (од.) | 0 | 5 | 10 | 10 | 10 |
| Показники ефективності | | | | | |
| Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту трамвайної лінії (тис.грн) | 21 000,0 | 27 615,0 | 18 450,0 | 13 049,0 | 10 041,4 |
| Середня вартість витрат на будівництво одного об'єкту тролейбусної лінії (тис.грн) | 0,0 | 25 800,0 | 20 623,1 | 23 965,3 | 24 746,4 |
| Показники якості | | | | | |
| Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва трамвайних ліній, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 200,0 | 466,7 | 400,0 | 633,3 | 666,7 |
| Темп росту/зниження кількості об'єктів будівництва тролейбусних ліній, в порівнянні з базовим 2018 роком (%) | 0,0 | 125,0 | 250,0 | 250,0 | 250,0 |

Київський міський голова

Віталій КЛИЧКО

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> | | | | | | | |
| 1 | Прийняття Плану сталої міської мобільності міста Києва: | | | | | | |
| 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 |
| 2 | Оптимізація транспортного попиту: | | | | | | |
| 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 | | | | |
| | | | 0,74 | 0,7 | 0,66 | 0,62 | 0,58 |
| | | Департамент транспортної інфраструктури | Назва індикатора: Розподіл поїздок за видами транспорту (modal split) (% пішоходи / % вело / % ГТ / % автомобіль) | | | | |
| | | КП «Київпастрас» КК «Київавтодор» | Значення індикаторів | | | | |
| | 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 | | |
| 3. | Оптимізація транспортної пропозиції: | | | | | | |
| 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 | | | | |
| | | | 80,0 | 82,0 | 84,0 | 86,0 | 88,0 |
| | | Департамент транспортної інфраструктури | Назва індикатора: Частка виділених смуг руху для наземного громадського транспорту до загальної протяжності магістральних шляхів міста (%) | | | | |
| | | КК «Київавтодор» | Значення індикаторів | | | | |
| | 9,2 | 10,0 | 11,6 | 13,2 | 14,8 | | |
| 4 | Вдосконалення системи та порядку паркування: | | | | | | |
| 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 (годин/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» | | | | | |
| 5 | Зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище: | | | | | | |
| 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 (тонн/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> | | | | | | | |
| 6 | Розвиток та популяризація велосипедного руху: | | | | | | |
| 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, веломуг, 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 | | | | | | | | |
| 7 | Розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції: | | | | | | | | |
| 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 трамвайів (%)</i> | | | | | | |
| | | КП «Київпаstrанс» | Значення індикаторів | | | | | | |
| | | | 78 | 78 | <41 | <37 | <33 | | |
| | | КП «Київський метрополітен» | Назва індикатора: <i>Середній рівень зносу рухомого складу автобусів (%)</i> | | | | | | |
| | | | Значення індикаторів | | | | | | |
| | | 60 | <60 | <37 | <34 | <31 | | | |
| | | КП «Київпаstrанс» | Назва індикатора: <i>Частка перевезень автобусами малої місткості від загальної кількості пасажирських перевезень (%)</i> | | | | | | |
| Значення індикаторів | | | | | | | | | |
| 19,2 | 18 | 16,8 | 15,5 | 14,3 | | | | | |
| КП «Київський метрополітен» | Назва індикатора: <i>Середній рівень зносу рухомого складу метрополітену (%)</i> | | | | | | | | |
| | 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 нерейкового 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 |
| Впорядкування ринку таксі: | | | | | | | |
| 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> | | | | | | | |
| 8 | Зміна моделі управління транспортною інфраструктурою міста: | | | | | | |
| 8.1 | Реорганізація, підвищення операційної ефективності та прозорості діяльності галузевих підприємств | Департамент транспортної інфраструктури | Назва індикатора: <i>Проведення щорічного аудиту фінансової звітності КП «Київпастранс», КП «Київський метрополітен», КП «Київавтодор», КП «Київтранспарксервіс» з подальшою публікацією аудиторського висновку на офіційних веб-сайтах цих підприємств (Так/Ні)</i> | | | | |
| | | КК «Київавтодор» КП «Київпастранс» КП «Київський метрополітен» КП «Київтранспарксервіс» | Значення індикаторів | | | | |
| | | Так | Так | Так | Так | Так | |

Київський міський голова

Віталій КЛИЧКО

РОЗДІЛ VIII

КООРДИНАЦІЯ ТА КОНТРОЛЬ ЗА ХОДОМ ВИКОНАННЯ ПРОГРАМИ

Координація та контроль виконання заходів та Програми в цілому здійснює заступник голови Київської міської державної адміністрації, який забезпечує здійснення повноважень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) у галузі транспорту.

Відповідальний виконавець Програми щоквартально до 01 числа другого місяця, що настає за звітним періодом, надає до Департаменту економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Департаменту фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), постійній комісії Київської міської ради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку інформацію про хід виконання Програми.

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 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/>.

Київський міський голова

Віталій КЛИЧКО

ЗМІСТ:

| | | |
|-------------|---|----|
| Розділ I | Паспорт Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва 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 проблем, обсягів та джерел фінансування програми..... | 11 |
| Розділ V | Напрями діяльності, завдання та заходи програми..... | 14 |
| Розділ VI | Результативні показники програми..... | 67 |
| Розділ VII | Індикатори результативності..... | 70 |
| Розділ VIII | Координація та контроль за ходом виконання програми | 74 |
| | Використані джерела статистичної інформації..... | 74 |

Зауваження
до проекту рішення Київської міської ради «Про
затвердження Міської цільової програми розвитку
транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки»

Проект рішення розроблено Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Зауважуємо, що юридичним управлінням здійснювалася експертиза зазначеного проекту рішення у грудні 2018 року. Зауваження надані до проекту рішення розробником не враховані.

1. Проектом рішення передбачається затвердити Міську цільову програму розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки (далі – проект Програма).

Зауважуємо, що відповідно до пунктів 4.2. 4.3. розділу 4 Порядку розроблення, затвердження та виконання міських цільових програм у місті Києві, затвердженого рішенням Київської міської ради від 29 жовтня 2009 року № 520/2589 (у редакції рішення Київської міської ради від 13 листопада 2014 року № 361/361) (далі – Порядок), проект нової програми, дія якої планує розпочатись в наступному бюджетному році, вноситься на розгляд Київської міської ради виконавчим органом Київської міської ради (Київською міською державною адміністрацією) у не пізніше 15 жовтня.

Тобто розробником порушено зазначений строк.

Крім того, є некоректним доручення виконавчому органу Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) при формуванні бюджету на 2019 рік враховувати, в межах можливості дохідної частини міського бюджету, потребу у видатках на здійснення заходів з реалізації Програми (пункт 2 проекту рішення).

2. Згідно з паспортом проекту Програми, учасниками (співвиконавцями) Програми визначаються зокрема комунальні підприємства «Київпастрас», «Київський метрополітен», «Київтранспарксервіс», Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), «Житлоінвест-УКБ», «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва», «Інженерний центр», «Київблагоустрій», «Київське інвестиційне агентство», комунальна корпорація «Київавтодор».

Фінансування Програми здійснюється за рахунок коштів бюджету міста Києва та державного бюджету та становить 83434203,9 тис. грн.

Тобто заходи Програми будуть здійснюватися виконавцями за рахунок місцевих ресурсів (коштів бюджету міста Києва) та ресурсів держави.

Звертаємо увагу, що згідно зі статтею 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності вважається державною допомогою.

Згідно з статтею 3 Закону та роз'ясненнями Антимонопольного комітету України від 05 жовтня 2017 року № 35-рр/дд «Про застосування законодавства у сфері державної допомоги» (далі – роз'яснення) дія Закону поширюється на будь-яку підтримку суб'єктів господарювання надавачами державної допомоги за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів для виробництва товарів або провадження окремих видів господарської діяльності, крім випадків, передбачених частиною другою статті 3 Закону.

Тобто заходи підтримки, передбачені у проекті розпорядження, в розумінні Закону можуть містити ознаки державної допомоги.

У роз'ясненнях вказано, що для ґрунтовної оцінки заходів державної підтримки на предмет виявлення ознак державної допомоги, її допустимості для конкуренції треба подати Антимонопольному комітету України детальну інформацію стосовно програм державної допомоги або індивідуальної державної допомоги.

Подання повідомлення, його розгляд та розгляд справи про державну допомогу здійснюються в порядку, визначеному розділом 4 Закону.

Порядок подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги визначено розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2016 року № 2-рп «Про затвердження Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631.

Однак відповідних рішень, прийнятих Антимонопольним комітетом України за результатами розгляду повідомлень, щодо комунальних підприємств «Київтранспарксервіс», Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), «Житлоінвест-УКБ», «Інженерний центр», «Київблагоустрій», «Київське інвестиційне агентство», які є учасниками (співвиконавцями) Програми, до проекту рішення не надано.

3. У паспорті проекту Програми співвиконавцями Програми визначено Департамент промисловості та розвитку підприємництва, Департамент містобудування та архітектури, Департамент інформаційно-комунікаційних технологій, Департамент будівництва та житлового забезпечення.

Разом з тим, у завданнях та заходах розділу V проекту Програми Департамент промисловості та розвитку підприємництва, Департамент містобудування та архітектури не визначені співвиконавцями. Натомість визначено Департамент міського благоустрою.

Крім того, проект рішення не погоджений із зазначеними співвиконавцями Програми.

4. Підпунктом 2.2.2. пункту 2 розділу 2 Порядку передбачено, що розділ програми «Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована програма» повинен містити чітко сформульоване визначення проблеми та обов'язкове обґрунтування відповідності програми головним стратегічним ініціативам і планам розвитку секторів міського господарства, визначеним Стратегією розвитку міста Києва до 2025 року, обґрунтування щодо віднесення програми до найважливіших із використанням офіційних

статистичних даних не менше ніж за 3 останніх роки (із посиланням на джерела інформації), обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблеми, а також необхідності фінансування за рахунок бюджетних коштів.

Однак розділ II проекту Програми не містить обґрунтування відповідності програми головним стратегічним ініціативам і планам розвитку секторів міського господарства, визначеним Стратегією розвитку міста Києва до 2025 року, обґрунтування щодо віднесення програми до найважливіших із використанням офіційних статистичних даних не менше ніж за 3 останніх роки (із посиланням на джерела інформації).

При цьому не зрозуміло, які саме запропоновані шляхи і засоби, що містяться у розділі IV проекту Програми, спрямовуються на вирішення проблем, визначених у розділі II проекту Програми.

5. Підпунктом 2.2.5. пункту 2 розділу 2 Порядку передбачено, що у розділі програми «Напрями діяльності, перелік завдань, заходів програми та результативні показники» повинні визначатися напрями та заходи, спрямовані на реалізацію програми, строки їх виконання, виконавці, очікуваний результат від виконання кожного конкретного заходу. Програма має обов'язково містити заходи, спрямовані на збереження енергоресурсів по секторах розвитку міського господарства.

При цьому очікуваний результат в обов'язковому порядку включає результативні показники програми - кількісні та якісні показники, які характеризують результати виконання програми та підтверджуються статистичною, бухгалтерською та іншою звітністю, і на підставі яких здійснюється оцінка ефективності використання коштів бюджету міста Києва на виконання програми, аналіз досягнутих результатів та витрат.

Однак, не всі визначені заходи містять очікуваний результат від його виконання, а ті що містять не включають кількісні та якісні показники, які характеризують результати виконання програми та не підтверджуються статистичною, бухгалтерською та іншою звітністю, на підставі яких здійснюється оцінка ефективності використання коштів бюджету міста Києва на виконання програми, аналіз досягнутих результатів та витрат.

До того ж, проект Програми не містить заходів, спрямованих на збереження енергоресурсів по секторах розвитку міського господарства.

При цьому зауважуємо, що деякі запропоновані заходи на сьогодні виконанні, у зв'язку з чим підлягають виключенню.

Крім того, деякі заходи не стосуються розвитку транспортної інфраструктури, а здебільшого пов'язанні із утриманням дорожньої мережі, рухомого складу комунальних підприємств транспорту, а також із утриманням об'єктів благоустрою, що не відповідає назві та меті Програми.

6. Відповідно до пункту 6 Порядку програма не повинна мати аналогів, заходи програми, що розробляється, не повинні дублювати заходи інших міських цільових програм.

Проект Програми містить визначення проблеми «розвиток та популяризація велосипедного руху» та заходи, спрямовані на розвиток велоінфраструктури, не зважаючи на те, що рішенням Київської міської ради від 8 лютого 2018 року № 7/4071 «Про затвердження Концепції розвитку

велосипедної інфраструктури в місті Києві» затверджено Концепцію розвитку велосипедної інфраструктури в місті Києві.

7. Відповідно до пункту 4.1. розділу 4 Порядку з метою проведення громадського обговорення, не пізніше ніж за 15 днів до внесення проекту програми на розгляд Київської міської ради, проект програми разом із необхідними матеріалами розміщується на єдиному веб-порталі територіальної громади міста Києва.

Громадське обговорення проекту програми проводиться з дотриманням положень Порядку проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 листопада 2010 року № 996.

Однак до проекту рішення не надано інформації про проведення громадського обговорення та його результатів.

8. Проект Програми містить інші недоліки, в тому числі редакційного характеру, також містить старі назви станцій метрополітену, вулиць, тощо.

В.о. Заступник керівника апарату –
начальник юридичного управління

«12» липня 2019 року



Леся ВЕРЕС


050/17-3798

26.06.19



**ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)**

ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІКИ ТА ІНВЕСТИЦІЙ

вул.Хрещатик, 36, м. Київ, 01044, тел. (044) 202-72-78, Call-центр (044) 15-51

E-mail: org@guekmda.gov.ua Код ЄДРПОУ 04633423

№ _____

на № _____ від _____

Департамент транспортної
інфраструктури виконавчого органу
Київської міської ради (Київської
міської державної адміністрації)

У Департаменті економіки та інвестицій проведено експертизу проекту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури на 2019 – 2023 роки, наданого листом від 21.06.2019 № 053-5656, та повідомляємо, що проект зазначеної програми відповідає формальним вимогам Порядку розроблення, затвердження та виконання міських цільових програм у місті Києві, затверженому рішенням Київської міської ради від 29.10.2009 № 520/2589.

Одночасно, зазначаємо про необхідність приведення проекту Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури на 2019 – 2023 роки до ресурсних можливостей бюджету міста Києва на 2020-2022 роки.

Директор

Наталія МЕЛЬНИК

054-2-3-10/1726

04.07.19



УКРАЇНА

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)

ДЕПАРТАМЕНТ ФІНАНСІВ

*вул. Хрещатик, 36, м. Київ, 01044 тел. (044) 202 79 29, 202 77 58, 202 73 45
Контактний центр міста Києва (044) 15 51 E-mail: info@kmfd.gov.ua Код ЄДРПОУ 02317474*

Департамент транспортної
інфраструктури виконавчого органу
Київської міської ради (Київської
міської державної адміністрації)

Департаментом фінансів виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) проведено експертизу проекту Міської цільової програми «Розвитку транспортної інфраструктури м. Києва на 2019-2023 роки», наданого листом від 21.06.2019 № 053-5656 та повідомляємо, що зауваження до проекту програми в цілому відсутні.

Директор

Володимир РЕПШ

Оксана Жирко 202 73 20
Узлова Оксана 202 73 53
Андрій Мороз 202 73 70

**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ****РІШЕННЯ**

24 січня 2019 р.

Київ

№ 44-р

Про визнання підтримки суб'єктів господарювання, зазначеної у повідомленні, такою, що не є державною допомогою відповідно до Закону

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 21.01.2019 № 500-01/28-п та повідомлення про нову державну допомогу, надіслане листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 14.11.2018 № 053-9942 (вх. № 949-ПДД від 15.11.2018), яке було подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2016 року № 2-рп та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789),

ВСТАНОВИВ:**1.1. Надавач підтримки**

- (1) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (01030, м. Київ, вул. Леонтовича, 6, код ЄДРПОУ 37405284).

1.2. Отримувач підтримки

- (2) Комунальне підприємство електромереж зовнішнього освітлення м. Києва «Київміськвітло» (03680, м. Київ, вул. Машинобудівна, 40, код ЄДРПОУ 03360905).
- (3) Відповідно до пункту 1.2 розділу I Статуту комунального підприємства електромереж зовнішнього освітлення м. Києва «Київміськвітло», затвердженого розпорядженням Представника Президента України від 20.01.1993 № 64, підприємство за своєю організаційно-правовою формою є комунальним підприємством, заснованим на власності територіальної громади м. Києва, та підпорядковане, підзвітне й підконтрольне Головному управлінню транспорту та зв'язку виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

1.3. Мета (ціль) підтримки

- (4) Метою (ціллю) підтримки є:

- виконання загальнодержавних програм розвитку.

1.4. Очікуваний результат

- (5) Підвищення рівня безпеки та комфортного перебування киян у вечірній час на вулицях міста завдяки модернізації вуличного освітлення;
зменшення енерговитрат при освітленні вулиць міста за рахунок використання енергозберігаючих технологій;
зменшення витрат бюджету міста Києва за рахунок підвищення ефективності використання елементів системи зовнішнього освітлення міста;
створення комфортних та безпечних умов для учасників дорожнього руху.

1.5. Форма підтримки

- (6) Субсидія (субвенція).
- (7) Фінансування здійснюється за рахунок коштів бюджету міста Києва, коштів фінансово-кредитних установ, власних коштів підприємства та інвесторів.

1.6. Обсяг підтримки

- (8) 2 497 867,7 тис. грн.

1.7. Підстава для надання підтримки

- (9) Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми зовнішнього освітлення міста Києва на 2018-2022 роки».
- (10) Проект «Міська цільова програма зовнішнього освітлення міста Києва на 2018-2022 роки».

1.8. Тривалість підтримки

- (11) 01.01.2018 – 31.12.2022.

2. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОГРАМИ

- (12) Комунальне підприємство електромереж зовнішнього освітлення «Київміськвітло» (далі – КП «Київміськвітло») створено рішенням Київської міської ради з метою утримання електромереж зовнішнього освітлення міста Києва та є балансоутримувачем мереж зовнішнього освітлення міста Києва.

- (13) Основними завданнями, які вирішує КП «Київміськвітло» під час своєї діяльності, є:
- досягнення нормованих величин кількісних та якісних показників освітлювальних установок, необхідних для своєчасного сприйняття дорожньої ситуації;
 - позначення напрямку руху транспорту й пішоходів;
 - забезпечення надійної роботи освітлювальних установок при довгостроковій експлуатації;
 - безпека обслуговуючого персоналу та населення.

- (14) Основними завданнями Програми є:
- будівництво мережі зовнішнього освітлення;
 - реконструкція мережі зовнішнього освітлення;

- нове будівництво мережі зовнішнього освітлення;
- реконструкція мережі зовнішнього освітлення;

(15) Метою програми є:

досягнення соціальних та економічних ефектів, які дозволять значно підвищити рівень безпеки мешканців та гостей міста Києва, зокрема:

- підвищення рівня безпеки та комфортного перебування киян у вечірній час на вулицях міста завдяки модернізації вуличного освітлення;
- зменшення енерговитрат при освітленні вулиць міста за рахунок використання енергозберігаючих технологій;
- зменшення витрат бюджету міста Києва за рахунок підвищення ефективності використання елементів системи зовнішнього освітлення міста;
- створення комфортних та безпечних умов для учасників дорожнього руху.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

3.1. Ознаки державної допомоги

(16) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

(17) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:

- а) підтримка надається суб'єкту господарювання;
- б) державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
- в) підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
- г) підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

(18) Відповідно до частини другої статті 1 Закону, терміни «суб'єкт господарювання», «товар», «економічна конкуренція (конкуренція)» вживаються в Законі у значенні, наведеному в Законі України «Про захист економічної конкуренції».

3.2. Об'єкти благоустрою як об'єкт державної допомоги

(19) Відповідно до статті 10 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» до повноважень сільських, селищних і міських рад та їх виконавчих органів у сфері благоустрою населених пунктів, зокрема, належить:

- (а) затвердження місцевих програм та заходів з благоустрою населених пунктів;
- (б) затвердження правил благоустрою територій населених пунктів;
- (в) створення в разі необхідності органів і служб для забезпечення здійснення спільно з іншими суб'єктами комунальної власності благоустрою населених пунктів, визначення повноважень цих органів (служб);
- (г) забезпечення виконання місцевих програм та здійснення заходів з благоустрою населених пунктів.

- (20) Згідно зі статтею 30 Закону України «Про місцеве самоврядування України» до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить організація благоустрою населених пунктів.
- (21) Відповідно до статті 21 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» елементами (частинами) об'єктів благоустрою, зокрема, є засоби та обладнання зовнішнього освітлення.
- (22) Згідно зі статтею 22 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» комплексним благоустроєм вважається проведення на визначеній території населеного пункту (мікрорайон, квартал, парк, бульвар, вулиця, провулок, узвіз тощо) комплексу робіт з улаштування (відновлення) покриття доріг і тротуарів, обладнання пристроями для безпеки руху, озеленення, забезпечення зовнішнього освітлення та зовнішньої реклами, встановлення малих архітектурних форм, здійснення інших заходів, спрямованих на поліпшення інженерно-технічного і санітарного стану території, покращання її естетичного вигляду.
- (23) Статтею 15 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» визначено, що:
- (а) органи державної влади та органи місцевого самоврядування можуть утворювати підприємства для утримання об'єктів благоустрою державної та комунальної власності;
 - (б) підприємство та балансоутримувач забезпечують належне утримання і своєчасний ремонт об'єкта благоустрою власними силами або можуть на конкурсних засадах залучати для цього інші підприємства, установи та організації;
 - (в) орган державної влади або орган місцевого самоврядування за поданням підприємства чи балансоутримувача щорічно затверджує заходи з утримання та ремонту об'єкта благоустрою державної або комунальної власності на наступний рік та передбачає кошти на виконання цих заходів. Орган державної влади та орган місцевого самоврядування; підприємство та балансоутримувач несуть відповідальність за виконання затверджених заходів у повному обсязі.
- (24) Відповідно до частини третьої статті 20 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» фінансування місцевих програм з благоустрою населених пунктів проводиться за рахунок коштів відповідних місцевих бюджетів.
- (25) Згідно зі Статутом КП «Київміськсвітло» предметом діяльності підприємства є:
- забезпечення належної експлуатації, утримання і своєчасного ремонту електромереж зовнішнього освітлення міста;
 - здійснення функцій замовника з капітального будівництва, реконструкції та капітального ремонту електромереж зовнішнього освітлення міста, інших видів освітлення;
 - підключення електроустановок суб'єктів господарювання до електромереж зовнішнього освітлення міста;
 - передача електричної енергії місцевими електромережами;
 - експлуатація електроустановок;
 - монтажні й пусконаладжувальні роботи з електросиловим обладнанням;
 - технічне обслуговування електромереж зовнішнього освітлення об'єктів, що не належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва;
 - інші види діяльності, що не суперечать меті діяльності підприємства.
- (26) Відповідно до Повідомлення основним видом робіт підприємства є забезпечення нормальної експлуатації, своєчасного ремонту й утримання електромереж зовнішнього освітлення.

- (27) Відповідно до статті 22 Бюджетного кодексу України: для здійснення програм та заходів, які реалізуються за рахунок коштів бюджету, бюджетні асигнування надаються розпорядникам бюджетних коштів. За обсягом наданих прав розпорядники бюджетних коштів поділяються на головних розпорядників бюджетних коштів та розпорядників бюджетних коштів нижчого рівня.
- (28) Головні розпорядники коштів місцевих бюджетів визначаються рішенням про місцевий бюджет відповідно до пунктів 2 і 3 частини другої статті 22 Бюджетного кодексу України.
- (29) Відповідно до Повідомлення, фінансування здійснюється на підставі Статуту КП «Київміськсвітло», у межах бюджетних асигнувань та відповідно до проекту «Міська цільова програма зовнішнього освітлення міста Києва на 2018-2022 роки».
- (30) Головний розпорядник бюджетних коштів – Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (31) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», економічна конкуренція (конкуренція) – це змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку. Ринок у свою чергу є сферою обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.
- (32) Під господарською діяльністю у статті 3 Господарського кодексу України розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.
- (33) Отже, для того, щоб мати вплив на економічну конкуренцію (спотворювати або загрожувати спотворенням конкуренції), допомога суб'єктові господарювання повинна стосуватися діяльності такого суб'єкта щодо виробництва товару (виконання робіт, надання послуг), який має вартісний характер і цінову визначеність та бере участь у господарському обороті на ринку.
- (34) Відповідно до Повідомлення Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) є головним розпорядником коштів міського бюджету, спрямованих на здійснення повноважень у сфері житлово-комунального господарства та благоустрою міста Києва та здійснює координацію діяльності підпорядкованих комунальних підприємств, які обслуговують об'єкти житлово-комунального господарства та благоустрою міста в межах повноважень, визначених законодавством.
- (35) Відповідно до Статуту, КП «Київміськсвітло» створено з метою забезпечення зовнішнього освітлення об'єктів благоустрою, які належать до комунальної власності територіальної громади м. Києва, шляхом утримання, експлуатації, поточного й капітального ремонту, модернізації, реконструкції та будівництва електромереж зовнішнього освітлення м. Києва, а також з метою отримання прибутку від госпрозрахункової виробничої та іншої господарської діяльності.

(36) Відповідно до листа від 15.01.2019 № 053-379 (zareestrovаний у Комітеті 15.01.2019 за № 5-01/512) кошти підтримки спрямовані на будівництво, ремонт, реконструкцію мереж зовнішнього освітлення вулиць та транспортних магістралей; будівництво, ремонт, реконструкцію мереж зовнішнього освітлення парків та скверів; будівництво та ремонт мереж архітектурно-декоративного освітлення. Поточні кошти з міського бюджету спрямовуються відповідно до погодженого головним розпорядником Кошторису та Плану використання бюджетних коштів на відповідний рік. А саме: оплата електроенергії (зовнішнє освітлення міста Києва), матеріали, заробітна плата, інші послуги, пов'язані з виробничим процесом.

Перелік платних послуг КП «Київміськвітло» за останні 3 роки не змінювався. У процентному відношенні до загальних доходів вони становлять: 2016 рік – 8,6 %, 2017 рік – 6,9 %, 2018 рік – 5,7 %.

(37) Перелік платних послуг, які надає КП «Київміськвітло»:

- технічне обслуговування об'єктів зовнішнього освітлення;
- підготовка та оформлення технічних умов на проектування електромереж зовнішнього освітлення (будівництво, реконструкція);
- централізований контроль та управління електроустановками споживача;
- спільне використання технологічних мереж (оптоволоконне);
- утримання конструкцій об'єктів зовнішнього освітлення (опори);
- використання конструкцій технологічних мереж (МАФ);
- послуги автотранспорту;
- договори підряду;
- вимірвальні роботи (лабораторія);
- приєднання та підключення електроустановок до електромереж (ОЗР);
- послуга Власника мереж з утримання технологічних електричних мереж спільного використання;
- підключення та відключення сигнальних світильників у місцях ремонту під час ліквідації аварій на трубопроводах теплових мереж СВП Теплові мережі ПАТ Київенерго;
- приєднання та підключення електроустановок до мереж (МАФ);
- визначення технічної можливості та ймовірної траси розміщення оптоволоконного кабелю на конструкціях технологічних мереж зовнішнього освітлення;
- визначення технічної можливості та ймовірної траси розміщення силового кабелю на конструкціях технологічних мереж зовнішнього освітлення;
- визначення технічної можливості приєднання тимчасової споруди (об'єкта) до мереж з/о;
- погодження місця розміщення тимчасових споруд та об'єктів зовнішньої реклами;
- погодження проектної документації на будівництво мереж з/о;
- відключення (демонтаж) повітряної лінії електричних мереж живлення тимчасових споруд або об'єктів зовнішньої реклами;
- технічне обслуговування електроустановок споживача;
- розробка та погодження схеми (картограми) розміщення кабелю (оптоволоконного або силового) на конструкціях технологічних мереж з/о;
- забезпечення доступу до виконавчого пункту мереж з/о;
- невиключне право на тимчасове платне використання Стандарту організації України-СОУ Д.2.2-03360905-001:20XX "Підвішування самоутриманого ізольованого проводу при будівництві мереж з/о".

(38) КП «Київміськвітло» забезпечує ведення належного розподілу рахунків. На підприємстві ведеться аналітичний облік витрат, які пов'язані з виконанням основної діяльності за рахунок коштів місцевого бюджету та витрат, пов'язаних з іншою діяльністю за рахунок коштів від госпрозрахункової діяльності.

Кошти, які отримує підприємство на утримання та експлуатацію електромереж зовнішнього освітлення, мають цільове призначення й на інші цілі не використовуються.

- (39) Послуги комунального підприємства електромереж зовнішнього освітлення міста Києва КП «Київміськвітло», яке створено на підставі закону з метою реалізації самоврядних повноважень (функцій) органів місцевого самоврядування з обслуговування мереж зовнішнього освітлення вулиць та засобів регулювання дорожнього руху, що є об'єктами загального користування, надаються населенню безкоштовно, не реалізуються на ринку, у розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції», та не беруть участі у господарському обороті.
- (40) Як наслідок, підтримка у формі субсидії (субвенції), що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми зовнішнього освітлення міста Києва на 2018-2022 роки» та проекту «Міської цільової програми зовнішнього освітлення міста Києва на 2018-2022 роки» для КП електромереж зовнішнього освітлення м. Києва «Київміськвітло» Київської міської ради на 2018-2022 роки у сумі 2 497 867,7 тис. грн, не спотворює і не може спотворювати економічну конкуренцію, отже, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (41) Разом з тим слід зазначити, що:
- а) державне фінансування КП «Київміськвітло» повинно спрямовуватися лише на покриття витрат, які пов'язані з обслуговуванням мереж зовнішнього освітлення вулиць та засобів регулювання дорожнього руху, і в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення підприємницької діяльності;
 - б) використання коштів державної підтримки КП «Київміськвітло» на здійснення підприємницької діяльності може містити ознаки державної допомоги;
 - в) КП «Київміськвітло» має забезпечити розподіл рахунків для обліку основного виду діяльності (обслуговування мереж зовнішнього освітлення вулиць та засобів регулювання дорожнього руху) та додаткового (підприємницької діяльності).
- (42) Експертами проекту технічної допомоги Європейського Співтовариства «Підтримка Антимонопольного комітету України у впровадженні правил державної допомоги» підтримано зазначену позицію.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2017 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789), на підставі інформації, наданої Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка (фінансування), яку надає Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної

адміністрації), відповідно до проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми зовнішнього освітлення міста Києва на 2018-2022 роки» та проекту «Міської цільової програми зовнішнього освітлення міста Києва на 2018-2022 роки», комунальному підприємству електромереж зовнішнього освітлення «Київміськвітло» Київської міської ради у формі субсидій (субвенцій) з метою утримання електромереж зовнішнього освітлення міста Києва на 2018 – 2022 роки обсягом 2 497 867, 7 тис. гривень, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Голова Комітету



Ю. ТЕРЕНТЬЄВ



Кіровоградська обл.

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

вул. Митрополита Василя Липківського, 45, м. Київ, 03035, тел. (044)251-62-62, факс (044)520-03-25
E-mail: slg@amcu.gov.ua Web: <http://www.amcu.gov.ua> Код ЄДРПОУ 00032767

12.04.2019 № *500-29/01-4927*

На № _____ від _____

Департамент транспортної
інфраструктури Виконавчого органу
Київської міської ради
вул. Леонтовича, 6,
м. Київ, 01030

За результатами розгляду справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу в частині електротранспорту, Антимонопольний комітет України надає копію рішення від 11.04.2019 № 221-р.

Додаток на 18 арк. в 1 прим.

Голова Комітету –
державний уповноважений

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ

164687

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
ВИКОНАВЧОГО ОРГАНУ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ)
Ідентифікаційний код 37405234
Вибірчий №: *052/3666*
вкл. *26* / *04* 20 *19* р.

ААС
2019/04/01



Копія

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

11 квітня 2019 р.

Київ

№ 221-р

Про визнання підтримки суб'єкта господарювання, зазначеної у повідомленні, такою, що не є державною допомогою відповідно до Закону

За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу, надісланого листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) від 14.11.2018 № 053-9943 (вх. № 947-ПДД від 15.11.2018) (далі – Повідомлення), розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.02.2019 № 01/65-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу для проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції (далі – Справа).

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу та подання з попередніми висновками від 01.04.2019 № 500-26.15/17-19-ДД/127-спр,

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (1) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 14.11.2018 № 053-9943 (вх. № 947-ПДД від 15.11.2018) відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу.
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 29.11.2018 № 500-29/05-16012 Повідомлення залишено без руху та запитано додаткову інформацію. Листом від 29.12.2018 № 053-11539 (вх. № 5-01/19 від 02.01.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію до Повідомлення.
- (3) Листом від 14.02.2019 № 053-1249 (вх. № 5-01/2114 від 19.02.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію до Повідомлення.
- (4) За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу, розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 28.02.2019 № 01/65-р розпочато розгляд справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу для

проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції. Листом Антимонопольного комітету України від 01.03.2019 № 500-26.15/01-2818 направлено копію розпорядження на адресу Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація).

- (5) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація), як надавачем державної допомоги, листом від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019) надано додаткову інформацію для розгляду Справи.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (6) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (01030 м. Київ, вул. Леонтовича, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 37405284).

2.2. Отримувач підтримки

- (7) Комунальне підприємство «Київпаstrанс» (далі – КП «Київпаstrанс») (04070, м. Київ, вул. Набережне шосе, 2, ідентифікаційний код юридичної особи 31725604).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (8) Метою (ціллю) підтримки є:

- виконання загальнодержавних та регіональних програм розвитку;
- будівництво, реконструкція та капітальний ремонт об'єктів транспортної інфраструктури, рухомого складу та спецтехніки;
- розвиток наземного громадського транспорту;
- покращення якості обслуговування мешканців та гостей міста Києва;
- забезпечення ремонту контактної мережі, трамвайних колій;
- підвищення рівня технічного оснащення комунального підприємства та ефективності його роботи.

2.4. Очікуваний результат

- (9) Очікуваним результатом є, зокрема:

- реконструкція мережі швидкісного рейкового транспорту міста Києва на базі наявної залізничної та трамвайної інфраструктури від ж/м Троещина – ж/м Березняки до станції Караваєві Дачі із заїздом у трамвайне депо ім. Шевченка;
- реконструкція трамвайних ліній;
- будівництво тролейбусних ліній;
- будівництво тролейбусної лінії від ж/м Троещина до Севастопольської площі та реконструкція тролейбусної лінії від пр. Генерала Ватутіна до станції метро «Дарниця» з організацією відокремленої лінії автобусного та тролейбусного руху;
- оновлення рухомого складу наземного громадського транспорту з урахуванням рекомендацій експертів світового банку з реорганізації мережі громадського транспорту міста Києва;

- придбання сучасних модульних, багатосекційних трамвайних вагонів з низьким рівнем підлоги, з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосованих до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнаних кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами для гаджетів (usb та wi-fi), для заміни рухомого складу на лініях швидкісного трамваю та лініях, що не підлягають реконструкції;
- придбання сучасних тролейбусів з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосованих до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнаних кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами, які замінять тролейбуси, що експлуатуються понад нормативний строк у 10 років;
- придбання 100 одиниць спеціалізованої техніки для аварійно-відновлювальних робіт, технічного обслуговування та ремонту контактної мережі (автовишки для контактної мережі, гідравлічні підйомники, фронтальні навантажувачі, екскаватори, снігоприбиральна техніка та ін.);
- виконання капітальних ремонтів трамвайних вагонів, колісних пар трамваїв Т-3/Т-3М трамвайної колії та контактної мережі з метою підвищення безпеки, надійності, комфорту перевезень;
- будівництво тролейбусної лінії від комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) до станції «Геремки» Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену у Солом'янському та Голосіївському районах міста Києва;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Васильківській від Амурської площі до Голосіївської площі;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Симона Петлюри;
- будівництво швидкісної автобусно-тролейбусної лінії від ж/м Троєщина до станції метро «Дарниця» по просп. Маяковського, бульвару Перова, просп. Визволителів, вул. Малишко;
- будівництво тролейбусної лінії від Ленінградської площі по Харківському шосе, вул. Привокзальній, вул. Ревуцького до вул. Вишняківська;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Великій Васильківській, Павла Скоропадського, Басейній;
- будівництво тролейбусної лінії від Лісового проспекту по вул. Братиславській, проспекту Гагаріна до Ленінградської площі;
- будівництво тролейбусної лінії по вул. Велика Житомирська, Володимирському проїзду;
- реконструкція мережі швидкісного рейкового транспорту міста Києва на базі наявної залізничної та трамвайної інфраструктури від ж/м Троєщина - ж/м Березняки до станції Караваєві Дачі із заїздом в трамвайне депо ім. Шевченка;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Алма-Атинській;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Глибочицькій у Шевченківському районі м. Києва;
- реконструкція трамвайних переїздів у місцях перетину з проїжджою частиною вулично-шляхової мережі міста Києва;
- реконструкція площі Тараса Шевченка від вулиці Автозаводської до вулиці Пуца-Водицької в Оболонському районі міста Києва (під час реконструкції буде застосовано новітню технологію укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум на 7 – 8 децибелів та вібрацію від проходження трамваю для більш комфортного проживання мешканців прилеглих вулиць. Крім цього, на суміщеному полотні трамвайні рейки будуть знаходитися в одному рівні з проїзною частиною вулиць, що дасть можливість вільного проїзду автотранспорту);
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги (I черга будівництва);

- реконструкція трамвайної лінії на ділянці від вул. Міської до вул. Селянської у Пуці-Водиці;
- реконструкція трамвайних ліній по вул. Ялтинській, Славгородській, Тростянецькій на ділянці від вул. Анни Ахматової до вул. Славгородської;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Добринінській на ділянці від вул. Автозаводської до вул. Маршала Малиновського (включаючи вузли) в Оболонському районі міста Києва;
- реконструкція трамвайної лінії від вул. Добринінської до розвортної петлі на вул. Героїв Дніпра (включаючи вузли) в Оболонському районі міста Києва;
- реконструкція трамвайної лінії по вул. Маршала Малиновського, вул. Йорданській від вул. Добринінської до розвортної петлі на вул. Йорданській (включаючи вузли) в Оболонському районі міста Києва;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, II черга будівництва, станція Івана Лепсе;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, III черга будівництва, станція Героїв Севастополя;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, IV черга будівництва, станція Гарматна;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, V черга будівництва, станція Польова;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, VI черга будівництва, станція Політехнічна;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, VII черга будівництва, станція Повітрофлотська;
- комплексна реконструкція лінії швидкісного трамваю від вул. Старовокзальної до Великої Кільцевої дороги в систему легкого рейкового транспорту, VIII черга будівництва, станція Площа перемоги;
- реконструкція трамвайних ліній від розвортного кільця на просп. Відрадный до станції метро Лук'янівська;
- реконструкція трамвайної лінії з ж/м Вигурівщина-Троещина до залізничного вокзалу «Дарниця»;
- реконструкція та будівництво ділянки трамвайної лінії від вул. Гната Юри до ЗАТ «Кисневий Завод»;
- будівництво трамвайної лінії від вул. Старовокзальної до станції метрополітену «Палац Спорту»;
- будівництво трамвайної поворотної кривої на перетині вул. Автозаводської та вул. Добринінської;
- будівництво трамвайного розвортного кільця біля станції міської електрички «Дарниця»;
- будівництво трамвайної лінії від проспекту Петра Григоренка по вулиці Анни Ахматової та Дніпровській набережній до станції метро «Осокорки»;
- будівництво двухпутної трамвайної лінії по вулиці Коперника на ділянці від вул. Глибочицької до вул. Бердичівської, з перенесенням трамвайної зупинки з вул. Глибочицької на вул. Коперника та влаштування посадкових платформ ізольовано від дорожнього полотна;

- будівництво та реконструкція кільцевої дороги для електропоїздів з підходами-під'їздами до платформ у місті Києві I та II черги (міська електричка);
- будівництво та реконструкція першої черги кільцевої дороги для електропоїздів з підходами-під'їздами до платформ у місті Києві;
- будівництво та реконструкція другої черги кільцевої дороги для електропоїздів з підходами-під'їздами до платформ у місті Києві;
- комплексна реконструкція трамвайної лінії та зупинки «Контрактова площа» у межах Контрактової площі, вул. Костянтинівської, вул. Межигірської, вул. Верхній Вал та підземного пішохідного переходу на вул. Спаській у Подільському районі міста Києва;
- будівництво транспортного пересадочного вузла в районі станції київського метрополітену «Петрівка» на примиканні просп. Оболонського до вул. Вербової в Оболонському районі міста Києва;
- реконструкція зупинки трамвайної лінії «Станція метро Чернігівська» під транспортний пересадочний вузол з терміналом та реконструкція ділянки трамвайної лінії від просп. Юрія Гагаріна по вул. Гната Хоткевича (Червоногвардійській) до трамвайного розворотного кола на вул. Миропільській у Дніпровському районі міста Києва, ділянки трамвайної лінії від просп. Юрія Гагаріна по вул. Гната Хоткевича (Червоногвардійській) до трамвайного розворотного кола на вул. Миропільській у Дніпровському районі міста Києва;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Лісова;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Лук'янівська площа;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Дарниця;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Либідська;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Бульвар Лепсе;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Сім'ї Сосніних;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Нивки;
- будівництво транспортного пересадочного вузла Кільцева дорога (автостанція «Теремки»);
- реставрація з пристосуванням до умов сучасного використання споруди Київського фунікулера (Михайлівського механічного підйому) на вул. Петра Сагайдачного, 3 у Подільському районі міста Києва;
- реконструкція (технічне переоснащення) тягових підстанцій;
- реконструкція ТП-3680 по вул. Дегтярівській, 37 у Шевченківському районі міста Києва;
- влаштування шумозахисних пристроїв від вул. Милославської по вул. Закревського до вул. Драйзера;
- будівництво трамвайно-тролейбусного депо по вул. Милославській;
- створення єдиного диспетчерського центру керування комунальним транспортом.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (10) Закон України «Про міський електричний транспорт».
- (11) Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки».

2.6. Форма підтримки

- (12) Капітальні видатки на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту. Кошти будуть використовуватись відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» у системі «ProZorro».

2.7. Обсяг підтримки

- (13) Загальний обсяг підтримки – 13 368 725,5 тис. грн.
З них:

- за рахунок бюджету міста Києва – 13 199 921,1 тис. грн:
2019 рік – 545 448,5 тис. грн;
2020 рік – 2 854 150,4 тис. грн;
2021 рік – 3 029 138,3 тис. грн;
2022 рік – 3 186 573,6 тис. грн;
2023 рік – 3 584 610,3 тис. грн;
- за рахунок державного бюджету – 168 804,4 тис. грн:
2019 рік – 168 804,4 тис. грн;
2020 рік – 0,0 тис. грн;
2021 рік – 0,0 тис. грн;
2022 рік – 0,0 тис. грн;
2024 – 0,0 тис. грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (14) З 01.01.2019 по 31.12.2023.

3. ПОЄДНАННЯ ФОРМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ

- (15) Капітальні видатки на придбання автобусів, електробусів та капітальний ремонт будівель, споруд, систем освітлення у сумі 2 572 912,8 тис. грн, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки».

4. ІНФОРМАЦІЯ, ОТРИМАНА ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (16) За інформацією, наданою Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація), наведені в документах розрахунки КП «Київпастрас» здійснювались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту, зокрема, витрати: оренди, реклами, проживання в кімнатах відпочинку, оплата комунальних послуг в гуртожитку, послуги автостанції «Видубичі».
- (17) Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Київська міська рада, були ретельно перевірені Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) відповідно до чинного законодавства, чим встановлена їх обґрунтованість.
- (18) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) при наданні державної допомоги у формі капітальних видатків на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту керується:
- Законом України «Про міський електричний транспорт»;

- проектом рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки»;
 - Статутом КП «Київпаstrans», затвердженим розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 24.10.2001 № 2276 (у редакції розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.06.2014 № 733) (далі – Статут).
 - Проектом договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом.
- (19) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) у рамках розгляду Справи надано обґрунтування витрат, на які буде використана державна підтримка.
- (20) КП «Київпаstrans» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів електротранспортом, що проводиться за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (21) За інформацією, наданою Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація), КП «Київпаstrans» здійснює ведення окремих рахунків, які відкриті в Головному управлінні державної казначейської служби України у місті Києві та у ТВБВ № 10026/0104 філії – Головного управління по місту Києву та Київській області АТ «Ощадбанк». Разом з тим підприємство забезпечує облік витрат за видами транспорту, режимами руху та видами сполучень на підставі наказу КП «Київпаstrans» від 30.06.2015 № 297 «Про затвердження положення про облікову політику КП «Київпаstrans» (зі змінами та доповненнями). Витрачання бюджетних коштів здійснюється відповідно до затверджених головним розпорядником кошторисів та планів використання бюджетних коштів.

5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (22) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (23) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
 - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
 - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

5.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (24) Згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону послуги, що становлять загальний економічний інтерес, – послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих

загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

- (25) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону, дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.
- (26) Відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), сторони домовились, що вони застосовуватимуть статті 262, 263 (3) або 263 (4) Угоди з використанням як джерела тлумачення критеріїв, що впливають із застосування статей 106, 107 та 93 Договору про функціонування Європейського Союзу, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (27) Згідно з пунктом «с» додатка XXIII до розділу 10 Угоди послуги загального економічного інтересу визначені як «економічна діяльність, яку органи влади визначають як особливо важливу для громадян, і яка не може здійснюватися (або могла б здійснюватися за інших умов) без державного втручання. Така діяльність повинна виявляти особливий характер порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності».
- (28) Згідно зі статтею 263 (4) Угоди Сторони протягом п'яти років з дати набрання чинності Угодою мають забезпечити, щоб фінансова та організаційна структура будь-якого підприємства, яке користується спеціальним чи виключним правом, наданим Україною або державою-членом Європейського Союзу, або є вповноваженим на надання послуг, що мають загальний економічний інтерес, і яке отримує компенсацію за надання публічних послуг у будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалось таке:
- витрати та доходи, пов'язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або усіма послугами, які мають загальний економічний інтерес та які підприємство вповноважене надавати, і, з іншого боку, витрати та доходи, пов'язані з кожним іншим окремим товаром або послугою, щодо яких підприємство здійснює діяльність;
 - повна інформація щодо методів, відповідно до яких витрати та доходи призначаються або розподіляються за різними видами діяльності. Ці методи мають базуватися на принципах бухгалтерського обліку - обумовленості, об'єктивності, прозорості та послідовності відповідно до міжнародно визнаних методологій бухгалтерського обліку, зокрема калькуляції витрат за видом діяльності, та мають базуватися на даних аудиту.
- (29) Відповідно до статті 262 (4) Угоди підприємства уповноважені надавати послуги, що мають загальний економічний інтерес, або такі, які мають характер прибуткової монополії, підпорядковуються правилам, що містяться в цій частині, в тій мірі, в якій застосування цих правил юридично або фактично не перешкоджає виконанню окремих завдань, визначених для них. Розвиток торгівлі не має зазнавати впливу настільки, наскільки це суперечитиме інтересам Сторін.
- (30) Статтею 14 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – Договір ЄС) регламентовано, що Європейський Союз та держави-члени, кожен у межах своїх

повноважень, повинні дбати про те, щоб підприємства, які надають послуги загального економічного інтересу, функціонували на базі таких принципів і в таких умовах, зокрема економічного та фінансового характеру, які дозволять їм виконувати свої завдання.

- (31) Відповідно до статті 106 Договору ЄС підприємства, які здійснюють послуги загального економічного інтересу, підпорядковуються правилам конкуренції в таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню, юридично або фактично, дорученого їм спеціального завдання.
- (32) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію.
- Проте державне фінансування, призначене для надання міських, заміських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, яких зазнає суб'єкт господарювання під час надання послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.
- (33) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установа тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (34) Враховуючи викладене, перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу.

5.2. Вимоги до компенсації витрат, пов'язаних із послугами громадського транспорту

- (35) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення

трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваєм – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).

- (36) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:
- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
 - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
 - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
 - безбиткової роботи перевізників.
- (37) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (38) Згідно зі статтею 93 Договору ЄС допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору ЄС, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю громадської послуги.
- (39) Пунктом 5 преамбули Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (далі – Регламент) встановлено, що компетентні органи держав-членів повинні бути здатними забезпечувати надання послуг громадського пасажирського транспорту, зокрема, шляхом застосування таких механізмів:
- надання ексклюзивних прав на здійснення цих послуг підприємствам – надавачам публічних послуг;
 - фінансової компенсації витрат підприємствам, що надають такі послуги;
 - визначення загальних правил функціонування громадського транспорту, що застосовуються для всіх підприємств.
- (40) Пунктом 27 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати громадські послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. У тих випадках, коли орган державної влади укладає контракт про надання громадських послуг без проведення конкурентних тендерних процедур, він повинен визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (41) Пунктом 34 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація витрат надавачам послуг громадського пасажирського транспорту має бути такою, щоб підприємства, відповідальні за надання громадських послуг, працювали на принципах та умовах, які

дозволяють їм виконувати відповідні завдання. Така компенсація може визнаватися сумісною з правилами державної допомоги за певних умов. По-перше, вона має надаватися саме для забезпечення послуг, що становлять загальний інтерес. По-друге, для уникнення спотворення економічної конкуренції вона не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат, понесених у зв'язку з наданням таких послуг, з урахуванням отриманого доходу та розумного прибутку.

- (42) Відповідно до статті 2 Регламенту громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.
- (43) Згідно зі статтею 2 Регламенту компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, в тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, в якому ці послуги надавалися.
- (44) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг повинен містити:
- чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;
 - механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.
- (45) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (46) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закупає ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, які впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (47) Відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:

- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями підприємства;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь у тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (48) Згідно зі статтею 9 Регламенту компенсація за послуги громадського пасажирського транспорту або виплата за дотримання тарифних зобов'язань, сплачених відповідно до норм Регламенту, є сумісною із спільним ринком. Така компенсація звільняється від обов'язку повідомлення про державну допомогу, передбаченого статтею 108 (3) Договору про заснування Європейського Співтовариства.
- (49) Відповідно до Регламенту компенсація витрат підприємства, пов'язана з виконанням договору про надання послуг громадського транспорту, повинна розраховуватися відповідно до норм, встановлених у додатку до Регламенту.
- (50) Отже, беручи до уваги зобов'язання України, передбачені статтею 264 Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, положення Регламенту та додатково – рішення Європейського Суду від 24.07.2003 № 280/00 у справі Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, компенсація витрат суб'єкта господарювання, пов'язаних із наданням послуг загального економічного інтересу, є сумісною, якщо:
- суб'єкт господарювання має чітко визначені зобов'язання надавати громадські послуги (обслуговувати населення);
 - параметри, на підставі яких обчислюється компенсація, є визначеними заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання у зв'язку з наданням послуг загального економічного інтересу. Зокрема, компенсація не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистої фінансової різниці між понесеними витратами та отриманими доходами підприємства при виконанні зобов'язання надавати відповідні громадські послуги загального інтересу, з урахуванням доходу, який залишається у підприємства, та розумного рівня прибутку. До витрат можуть бути віднесені, зокрема, фонд заробітної плати, вартість утримання та користування інфраструктурою, ремонт та обслуговування рухомого складу й обладнання, необхідного для функціонування інфраструктури послуг громадського транспорту, постійні витрати та вартість капіталу;
 - тривалість дії договору не перевищує 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту;
 - у разі укладення прямого договору між підконтрольним підприємством і органом місцевого самоврядування, підприємство не бере участі в конкурентних процедурах для укладення договорів на надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

5.3. Капітальні видатки на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту

- (51) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, створюють належні дорожні

умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

- (52) Згідно зі Статутом КП «Київпаstrанс», метою діяльності підприємства є забезпечення надання послуг з перевезення пасажирів наземним автомобільним та електричним транспортом (тролейбус, трамвай, фунікулер), перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення), підвищення якості транспортних послуг, забезпечення належного функціонування міського наземного транспорту загального користування та створення сприятливих умов для його розвитку.
- (53) Відповідно до Статуту предметом діяльності КП «Київпаstrанс» є:
- перевезення пасажирів трамваями, троллейбусами, автобусами, таксі, легковими автомобілями на замовлення та фунікулером;
 - підтримання в робочому стані, виконання капітальних і поточних ремонтів рухомого складу та його агрегатів, шляхового і колійного господарства, контактної мережі, енергетичного господарства в цілому тощо;
 - забезпечення філій та відокремлених підрозділів підприємства рухомим складом, агрегатами, запасними частинами, технологічним устаткуванням, матеріалами, енергетичними ресурсами та пально-мастильними матеріалами, автотранспортними засобами, механізмами тощо;
 - здійснення функцій замовника при будівництві та реконструкції трамвайних і троллейбусних ліній, виробничих потужностей, будівель та споруд, об'єктів соціально-культурного призначення та транспортної інфраструктури, створення та облаштування місць паркування автотранспортних засобів на території міста, облаштування зупинок громадського транспорту.
- (54) Згідно з інформацією, зазначеною в Повідомленні, фінансова підтримка КП «Київпаstrанс» буде спрямована на будівництво, реконструкцію, ремонт об'єктів транспортної інфраструктури, придбання рухомого складу та спецтехніки.
- (55) Оновлення рухомого складу електротранспорту дозволить покращити екологічну ситуацію в місті за рахунок зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря, а також оновити трамвайні, троллейбусні парки новим рухомим складом, покращити якість перевезення пасажирів, зменшити навантаження на вулично-дорожню мережу. Забезпечить необхідну провізну здатність трамвайного та троллейбусного сполучення за рахунок насичення її рухомим складом, що відповідає сучасним нормам безпеки, екології, комфортності, надійності та енергозбереження.
- (56) Будуть придбані:
- сучасні модульні, багатосекційні трамвайні вагони з низьким рівнем підлоги, з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосовані до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнані кондиціонерами та сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами для гаджетів (USB та Wi-Fi) для заміни рухомого складу на лініях швидкісного трамваю та лініях, що не підлягають реконструкції;
 - сучасні троллейбуси з енергозберігаючими системами та автономним ходом, пристосовані до перевезень осіб з обмеженою рухомістю, обладнані кондиціонерами та

- сучасними електронними інформаційними системами, а також сервісними системами, які замінять тролейбуси, що експлуатуються понад нормативний строк у 10 років;
- спеціалізована техніка для забезпечення безперебійної роботи наземного транспорту в складних умовах зимового періоду та оперативного усунення простою транспорту в аварійних ситуаціях.
- (57) Крім того, з метою подальшого розвитку мережі електротранспорту передбачено кошти на будівництво тролейбусних ліній, здійснення комплексної реконструкції трамвайних ліній, що призведе до покращення транспортного обслуговування мешканців районів міста та дозволить збільшити експлуатаційну швидкість трамваю.
- (58) Передбачається запровадження пріоритетного розвитку систем швидкісного рейкового транспорту шляхом реконструкції трамвайних ліній для об'єднання ліво- та правобережної трамвайних ліній; розширення зон пішохідної доступності станцій швидкісного трамваю шляхом будівництва других виходів дасть можливість трамваєм заїжджати на колії міської електрички, що призведе до ефективного переміщення пасажирів з лівого на правий берег міста.
- (59) За період експлуатації трамвайні колії, шпали гранично зносилися, під час реконструкції буде застосована новітня технологія укладання рейок, що дасть можливість значно зменшити шум та вібрацію від проходження трамваю. Завершення реконструкції переїздів дасть можливість транспорту безпечно та комфортно переїздити через трамвайні колії. Вагони нового типу стануть більш комфортними та безпечними для перевезення пасажирів. З метою підвищення безпеки, надійності та комфорту перевезень пасажирів передбачені кошти на виконання капітальних ремонтів трамвайних вагонів, колісних пар трамваїв Т-3/Т-3М трамвайної колії та контактної мережі.
- (60) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, КП «Київпастранс» не виконує самостійно роботи, які необхідні для розвитку транспортної інфраструктури. Усі закупівлі на роботи, придбання рухомого складу, спецтехніки здійснюються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» за допомогою електронної системи Prozorro. Після завершення процедури закупівлі та підписання договору на виконання робіт, послуг, придбання рухомого складу, спецтехніки 100 відсотків коштів, які зазначені в Повідомленні, перераховуються підрядним організаціям та не залишаються на рахунках КП «Київпастранс».
- (61) Отже, надання підтримки КП «Київпастранс» у вигляді капітальних видатків на оновлення рухомого складу, ремонт, будівництво та реконструкцію інфраструктури міського електротранспорту є витратами, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

6. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ СПРАВИ

- (62) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.
- (63) На підставі зазначеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається КП «Київпастранс» за рахунок коштів державного бюджету та бюджету міста Києва, тобто за рахунок ресурсів держави у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

- (64) Зобов'язання КП «Київпаstrанс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та проектом Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом. Зокрема, підприємство зобов'язане здійснювати перевезення пасажирів тролейбусами, трамваями і міською електричкою. Разом з тим встановлені державні тарифи на послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом не забезпечують необхідного рівня доходності, а отже, за нормальних ринкових умов такі послуги не могли б надаватися суто на комерційній основі без державної підтримки, яка полягає в компенсації різниці між отриманими доходами підприємства та актуальними витратами, пов'язаними з наданням послуг громадського пасажирського транспорту.
- (65) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат КП «Київпаstrанс», пов'язаних із наданням громадських послуг, передбачена частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт», яка визначає, що у разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.
- (66) Виходячи з інформації, що міститься в додаткових документах, наданих разом із Повідомленням, зокрема в проекті Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом, компенсація за транспортні послуги визначається як різниця між вартістю наданих за звітний період транспортних послуг та обсягом власних доходів перевізника, що відповідає змісту статті 4 Регламенту.
- (67) Відповідно до інформації, надісланої додатково в рамках розгляду Справи листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019), наведені в документах розрахунки КП «Київпаstrанс» розраховувались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту, зокрема, витрати: оренди, реклами, проживання в кімнатах відпочинку, оплата комунальних послуг в гуртожитку, послуги автостанції «Видубичі».
- Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Київська міська рада, були ретельно перевірені Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) відповідно до чинного законодавства, чим встановлена їх обґрунтованість.
- Зокрема, фахівці Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) детально перевіряли витрати, що будуть компенсуватися за рахунок міського бюджету з урахуванням умов дотримання критеріїв, установлених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № 280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, а саме в частині недопущення надмірної компенсації.
- (68) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) у Повідомленні зазначив, що Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом Київською міською державною адміністрацією не укладався.

- (69) Разом з тим, частиною другою статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт» передбачено, що транспортні послуги надаються на договірних засадах між перевізником та замовником з урахуванням норм забезпечення обслуговування міським електричним транспортом та показників якості транспортних послуг.
- (70) Водночас Статутом КП «Київпаstrans» передбачено, що підприємство зобов'язане забезпечити надання послуг, визначених цим Статутом, в обсягах та якості відповідно до місцевих програм та укладених договорів.
- (71) Разом з тим Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019) надав проект Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом, проте в зазначеному проекті договору не зазначено строк дії договору, однак статтею 4 Регламенту передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (72) Згідно зі Статутом КП «Київпаstrans», метою діяльності підприємства є, забезпечення надання послуг з перевезення пасажирів наземним автомобільним та електричним транспортом (тролейбус, трамвай, фунікулер), перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом внутрішнього сполучення (міські залізничні перевезення), підвищення якості транспортних послуг, забезпечення належного функціонування міського наземного транспорту загального користування та створення сприятливих умов для його розвитку.
- (73) Відповідно до Статуту майно КП «Київпаstrans» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Києва й закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (74) КП «Київпаstrans» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (75) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) повинен розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес відповідно до вимог додатка до Регламенту.
- (76) Відповідно до інформації, надісланої додатково в рамках Справи листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) від 26.03.2019 № 053-2440 (вх. № 5-01/3723 від 26.03.2019), Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) планує розробку Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

- (77) За результатами розгляду Справи та з урахуванням усіх матеріалів, отриманих у рамках розгляду Справи, державним уповноваженим Комітету було підготовлено подання про попередні висновки за результатами розгляду справи № 500-26.15/17-19-ДД про державну допомогу в частині електротранспорту від 01.04.2019 № 500-26.15/17-19-ДД/127-спр та листом Комітету від 01.04.2019 № 500-26.15/01-4297 направлено до Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація).
- (78) На подання про попередні висновки від 01.04.2019 № 500-26.15/17-19-ДД/127-спр Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом від 10.04.2019 № 053-3060 (вх. № 5-01/4476 від 10.04.2019) повідомив, що не має зауважень та заперечень.
- (79) Підсумовуючи викладене, підтримка у формі капітальних видатків на компенсацію витрат для придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонту, будівництва та реконструкції інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється КП «Київпаstrans», належить до компенсації за надання громадських послуг електротранспорту, які є послугами загального економічного інтересу, а тому не є державною допомогою відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», якщо будуть внесені зміни до умов її надання шляхом:
- укладення Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту КП «Київпаstrans» та статті 4 Регламенту, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами;
 - розроблення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.
- (80) Разом з тим слід зазначити, що:
- державне фінансування КП «Київпаstrans» повинно спрямовуватись виключно на покриття витрат з придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонту, будівництва та реконструкції інфраструктури міського електротранспорту та в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення комерційної діяльності;
 - використання коштів державної підтримки КП «Київпаstrans» на здійснення комерційної діяльності може містити ознаки державної допомоги.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 8 розділу VI Порядку розгляду справ про державну допомогу суб'єктам господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 12 квітня 2016 року № 8-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 06

травня 2016 року за № 686/28816, за результатами опрацювання всіх обставин справи, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка, яка в повному обсязі буде перерахована підрядним організаціям, що обираються через тендерну процедуру, та не залишатиметься на рахунках комунального підприємства «Київпаstrанс», у формі капітальних видатків на придбання рухомого складу та спецтехніки, ремонту, будівництва та реконструкції інфраструктури міського електротранспорту, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки» та Закону України «Про міський електричний транспорт» комунальному підприємству «Київпаstrанс» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 13 368 725,5 тис. гривень, не є державною допомогою відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», якщо будуть внесені зміни до умов її надання шляхом:

1) укладення Договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським пасажирським транспортом на підставі частини другої статті 4 Закону України «Про міський електричний транспорт», Статуту комунального підприємства «Київпаstrанс» та статті 4 Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, якою передбачено, що тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами;

2) розроблення Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) Методики розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, що містяться в додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Головуючий –
перший заступник Голови Комітету –
державний уповноважений



М. НИЖНИК

ЗЕНІД АНО
ГОЛОВА, ЕКСПЕРТ
ФЕСОК Н.В.



КМУ

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

вул. Митрополита Василя Липківського, 45, м. Київ, 03035, тел. (044)251-62-62, факс (044)520-03-25
E-mail: slg@amcu.gov.ua Web: http://www.amcu.gov.ua Код ЄДРПОУ 00032767

14.03.2019 № 500-29/05-3464 На № _____ від _____

Департаменту транспортної
інфраструктури виконавчого
органу Київської міської ради
(Київська міська державна
адміністрація)

вул. Леонтовича, 6, м. Київ, 01030

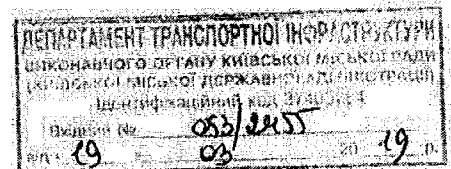
За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу, надісланого листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) № 053-9944 від 14.11.2018 (вх. № 946-ПДД від 15.11.2018), Антимонопольний комітет України надає копію рішення від 04.03.2019 № 135-р.

Додаток на 8 арк. в 1 прим.

Державний уповноважений

А. АРТЕМЕНКО

162385



**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ****РІШЕННЯ**

04 березня 2019 р.

Київ

№ 135-р

Про визнання підтримки суб'єкта господарювання, зазначеної в повідомленні, такою, що не є державною допомогою відповідно до Закону

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 18.02.2019 № 500-01/742-п та повідомлення про державну допомогу, надіслане листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) № 053-9944 від 14.11.2018 (вх. № 946-ПДД від 15.11.2018) (далі – Повідомлення), яке було подано на виконання пункту 2 розділу 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789), та додатковий лист до Повідомлення № 053-11534 від 29.12.2018 (вх. № 5-01/16 від 02.01.2019),

ВСТАНОВИВ:**1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ**

- (1) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом № 053-9944 від 14.11.2018 (вх. № 946-ПДД від 15.11.2018) відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу.
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 29.11.2018 № 500-29/05-16017 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. Листом № 053-11534 від 29.12.2018 (вх. № 5-01/16 від 02.01.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію до Повідомлення.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (3) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (01030 м. Київ, вул. Леонтовича, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 37405284).

2.2. Отримувач підтримки

- (4) Комунальне підприємство «Київський метрополітен» (далі – КП «Київський метрополітен») (03056, м. Київ, просп. Перемоги, 35, ідентифікаційний код юридичної особи 03328913).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (5) Метою (ціллю) підтримки є виконання загальнодержавних програм розвитку.

2.4. Очікуваний результат

- (6) Забезпечення будівництва нових та розвиток наявних ліній метрополітену, зокрема:
- спорудження ділянки Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену від станції «Виставковий центр» до Одеської площі в Голосіївському районі;
 - будівництво ділянки Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену від станції «Либідська» до станції «Виставковий центр»;
 - будівництво Подільсько-Вигурівської лінії Київського метрополітену від Кільцевої дороги на житловий масив Вигурівщина-Троещина з двома електродепо;
 - будівництво ділянки Сирецько-Печерської лінії метрополітену від станції «Сирець» на житловий масив Виноградар з електродепо в Подільському районі;
 - будівництво ділянки Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену від станції «Індром» у напрямку житлового масиву «Теремки-ІІ» до вулиці Дмитра Луценка (вул. Крейсера «Аврора») у Голосіївському районі міста Києва;
 - будівництво ділянки Святошинсько-Броварської лінії Київського метрополітену від станції «Святошин» до станції «Новобіличі» із зворотним електродепо «Новобіличі»;
 - будівництво ділянки Сирецько-Печерської лінії метрополітену в місті Києві від станції «Харківська» до Харківської площі з електродепо «Харківське» (ІІ черга електродепо).
- (7) Забезпечення розвитку наявних станцій метрополітену, зокрема:
- будівництво станційного комплексу «Львівська брама» з будівництвом входу;
 - будівництво другого входу на станцію метрополітену «Вокзальна» Святошинсько-Броварської лінії;
 - будівництво другого пересадкового вузла між станціями «Золоті ворота» та «Театральна».
- (8) Оновлення рухомого складу.
- (9) Експлуатаційна діяльність та забезпечення сталого функціонування, зокрема:
- хімічне закріплення ґрунтів на окремих ділянках Сирецько-Печерської та Куренівсько-Червоноармійської ліній Київського метрополітену;
 - реконструкція системи автоматичної пожежної сигналізації на об'єктах метрополітену з оснащенням системами протипожежного захисту ескалаторних комплексів станцій;
 - придбання спеціальної техніки (спеціальна колійна машина MUV-69MT-002);

- комплексна реконструкція ескалаторних комплексів метрополітену із заміною ескалаторів на сучасні;
- будівництво кабельних ліній зовнішнього електропостачання на суміщених тягловознижувальних підстанціях із будівництвом вводів (Куренівсько-Червоноармійська лінія);
- будівництво майстерень з ремонту ескалаторів КП «Київський метрополітен» по вул. Озерній в м. Києві;
- капітальні ремонти.

2.5. Форма підтримки

- (10) Капітальні видатки.

2.6. Обсяг підтримки

- (11) Загальний обсяг підтримки – 32 782 254,3 тис. грн.
 (12) З них:
 2019 рік: 1 140 375,3 тис. грн;
 2020 рік: 2 092 101,2 тис. грн;
 2021 рік: 7 554 038,9 тис. грн;
 2022 рік: 11 580 203,1 тис. грн;
 2023 рік: 10 415 535,8 тис. грн.

2.7. Підстава для надання підтримки

- (13) Закон України «Про місцеве самоврядування».
 (14) Закон України «Про дорожній рух».
 (15) Закон України «Про міський електричний транспорт».
 (16) Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» (далі – Програма).

2.8. Тривалість підтримки

- (17) з 01.01.2019 по 31.12.2023.

3. ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПРОГРАМИ

- (18) Метрополітен – це складний комплекс надземних і підземних інженерно-технічних споруд, мереж і комунікацій, насичених енергетичними, механічними, інтелектуальними пристроями для руху поїздів, приведення в дію ескалаторів та цілої низки механізмів, що забезпечують життєдіяльність підземно-наземного міста.
- (19) Об'єкти метрополітену – споруди, пристрої та рухомий склад (станції, вестибюлі, тягові та знижувальні підстанції, контактна мережа 825 В, пристрої автоматики, телемеханіки для руху поїздів, пристрої зв'язку та інші, електрорухомий склад і рухомий склад господарського призначення).
- (20) Метро – екологічно чистий вид громадського транспорту столиці. На нього припадає близько 49 % загального обсягу міських пасажирських перевезень. Більш як півстоліття метро залишається єдиним транспортом, що може забезпечити безперервне з'єднання

віддалених частин міста з його центром, державними установами, підприємствами, вокзалам.

- (21) На цей час Київський метрополітен складається з трьох діючих ліній загальною довжиною майже 70 кілометрів та 52 діючих станцій, платформи яких розраховані на п'ятивагонні поїзди. У центрі міста лінії мають три пересадкових вузли.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (22) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

- (23) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:

- підтримка надається суб'єкту господарювання;
- державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
- підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
- підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

- (24) Відповідно до статті 1 Закону України «Про транспорт» розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

- (25) Відповідно до статті 5 Закону України «Про транспорт» будівництво вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і впорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюються з використанням коштів державного й місцевого бюджетів та підприємств транспорту в порядку, встановленому законодавством України, а також із залученням добровільних внесків підприємств і організацій усіх форм власності та громадян.

- (26) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

- (27) Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, передбачено впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, міського

електричного транспорту – метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту.

- (28) Стратегією розвитку міста Києва до 2025 року, затвердженою рішенням Київської міської ради від 15.12.2011 № 824/7060, передбачено оперативні цілі, завдання та заходи стратегії, а саме: розвиток громадського транспорту та простору для пересування пішоходів і немоторизованих транспортних засобів, розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції, пріоритетний розвиток систем швидкісного рейкового транспорту, розвиток мережі метрополітену на основі відповідних техніко-економічних розрахунків.
- (29) Відповідно до частини другої статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з інвестуванням в об'єкти інфраструктури із застосуванням процедур державних закупівель.
- (30) Відповідно до статті 1 Закону України «Про доступ до об'єктів будівництва, транспорту, електроенергетики з метою розвитку телекомунікаційних мереж» інфраструктура об'єкта транспорту – виробничо-технологічні комплекси і споруди авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, трубопровідного транспорту, міського електротранспорту, що надаються або можуть надаватися власником інфраструктури об'єкта доступу у користування замовнику на договірних засадах.
- (31) Згідно з інформацією, що надана Міністерством інфраструктури України листом від 05.12.2017 № 12571/12/10-17, до сфери міського електричного транспорту належать: рухомий склад, контактні мережі, тягові підстанції, колії трамвайні та метрополітену, а також споруди, призначені для забезпечення надання транспортних послуг.
- (32) Відповідно до пункту 211 Повідомлення Європейської комісії щодо поняття державної допомоги згідно зі статтею 107 (1) Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – Повідомлення Єврокомісії) спотворення конкуренції або вплив на торгівлю між державами, як правило, виключаються у випадках, коли будівництво об'єкта інфраструктури здійснюється з дотриманням усіх зазначених нижче умов:
- об'єкт інфраструктури, як правило, не має прямих конкурентів;
 - обсяг приватного фінансування у відповідну сферу є незначним;
 - об'єкт інфраструктури не призначений для отримання переваг певними суб'єктами господарювання або галузями, проте створює користь для суспільства в цілому.

5. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (33) На підставі наведеного, а також інформації та документів, наданих у Повідомленні, отримувачем підтримки є КП «Київський метрополітен», яке належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва на підставі розпоряджень Кабінету Міністрів України від 30.06.1998 № 464-р та Київської міської державної адміністрації від 28.10.1998 № 2155 «Про зарахування майна державного підприємства у комунальну власність територіальної громади м. Києва» і підпорядковано Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
- (34) Відповідно до статті 3 Статуту КП «Київський метрополітен», затвердженого розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 15.02.1999 № 204 (далі – Статут), основною метою діяльності КП «Київський метрополітен» є:

- надання послуг із перевезення пасажирів метрополітеном;
 - виконання функцій замовника будівництва нових ділянок та об'єктів метрополітену;
 - забезпечення разом з іншими учасниками інвестиційного процесу виконання робіт із виготовлення вагонів, ескалаторів, іншого обладнання метрополітену та запасних частин до них;
 - забезпечення мобілізаційної готовності КП «Київський метрополітен».
- (35) Статтею 5 Статуту передбачено, що майно КП «Київський метрополітен» є комунальною власністю територіальної громади міста Києва й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (36) Збудовані об'єкти метрополітену будуть перебувати в державній власності.
- (37) Метрополітен є швидким, комфортним, екологічно чистим та енергозберігаючим видом транспорту з високим рівнем надійності. Така інфраструктура є унікальною за своєю суттю. Зазначений вид транспорту загального користування не фінансується у вигляді приватних інвестицій. Розвиток мережі метрополітену має соціальний ефект, поліпшення транспортного обслуговування для киян та гостей столиці, КП «Київський метрополітен» є планово збитковим підприємством.
- (38) КП «Київський метрополітен» не виконує самостійно роботи з будівництва об'єктів метро, які необхідні для розвитку мереж метрополітену. Усі закупівлі на ці роботи, придбання техніки здійснюються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» за допомогою електронної системи Prozorro.
- (39) Після завершення процедури закупівлі та підписання договору на виконання робіт, послуг, придбання техніки, усі кошти, що зазначені в Повідомленні, будуть перераховані відповідним підрядним організаціям та не будуть залишатись на рахунках КП «Київський метрополітен».
- (40) Розвиток мережі метрополітену, придбання техніки відповідно до Програми буде здійснюватись за рахунок коштів міського бюджету, без перекладання цих витрат на пасажирів у тарифах.
- (41) Фінансування поточної діяльності КП «Київський метрополітен» здійснюється за рахунок власних коштів. Державна підтримка КП «Київський метрополітен», зазначена в Повідомленні, не спрямована на поточні видатки, а саме: заробітну плату працівників метрополітену, оплату електричної енергії та інших енергоносіїв, витрати на утримання, поточний ремонт та поліпшення основних засобів підприємства.
- (42) КП «Київський метрополітен» отримує дохід від перевезень пасажирів та від іншої операційної діяльності (надання площ в оренду, обслуговування кабелів, які знаходяться в тунелях метрополітену сторонніх організацій, компенсація витрат електроенергії та інших енергоносіїв, спожитих орендарями). Дохід, отриманий від платних послуг, спрямований на заробітну плату працівників метрополітену (майже вісім тисяч осіб), оплату електричної енергії та інших енергоносіїв, витрати на утримання, капітальний, поточний ремонт та поліпшення основних засобів підприємства.
- (43) Державною підтримкою, зазначеною в Повідомленні, передбачено придбання спеціальної техніки. Зазначена техніка буде використовуватись для підвищення рівня колійного господарства трьох ліній метрополітену протягом осінньо-зимового періоду прибирання снігу на наземних ділянках метрополітену, перевезення матеріалів,

інструменту, працівників, перевезення причіпних візків для виконання робіт колійного господарства. Спеціалізована техніка буде використовуватись для надання безкоштовних послуг населенню й іншим суб'єктам господарювання, та не буде використовуватись для комерційної діяльності.

- (44) Рахунки КП «Київський метрополітен» розподілені. Державна підтримка буде перераховуватись на рахунки, відкриті в органах Державної казначейської служби України. Для фінансування поточних видатків господарської діяльності КП «Київський метрополітен» використовує рахунки, відкриті в установах комерційних банків.
- (45) Закупівля робіт на будівництво нових та розвиток наявних ліній метрополітену здійснюється відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» за допомогою електронної системи Prozorro, тобто така господарська діяльність, пов'язана з інвестуванням в об'єкти інфраструктури, не буде підпадати під сферу дії Закону відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону.
- (46) Однак надання підтримки КП «Київський метрополітен» у формі капітальних видатків у частині оновлення рухомого складу на період з 2020 по 2023 рік у сумі 973 708,1 тис. грн, може містити ознаки державної допомоги.
- (47) На підставі наведеного, а також інформації та документів, наданих у Повідомленні, встановлено, що в Комітеті відсутня інформація, яка необхідна для всебічного та об'єктивного розгляду допустимості державної допомоги, зокрема: чи має така державна допомога вибірковий характер; чи буде спотворювати конкуренцію державна допомога при оновленні рухомого складу метрополітену.
- (48) Отже, враховуючи наведене та відсутність повної, всебічної та ґрунтовної інформації та документів, необхідних для розгляду державної допомоги у формі капітальних видатків у частині оновлення рухомого складу, є необхідність у проведенні поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції відповідно до Закону. Отже, зазначене питання буде виділено в окреме провадження.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2016 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789), на підставі інформації, наданої Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка (фінансування), шляхом інвестування в об'єкти інфраструктури із застосуванням процедур закупівель за державні кошти, у формі капітальних видатків на будівництво нових та розвиток наявних ліній метрополітену, що виділяється комунальному підприємству «Київський метрополітен» на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» з 01.01.2019 по 31.12.2023 у

сумі 31 808 546,2 тис. гривень, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Головуючий –
перший заступник Голови Комітету –
державний уповноважений



М. НІЖНИК

КАР

КОПІЯ



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

04 березня 2019 р.

Київ

№ 133-р

Про визнання підтримки суб'єкта господарювання, зазначеної в повідомленні, такою, що не є державною допомогою відповідно до Закону

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 27.02.2019 № 500-01/777-п та повідомлення про нову державну допомогу, надіслане листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) б/н, б/д (вх. № 963-ПДД від 20.11.2018) (далі – Повідомлення), яке було подано на виконання пункту 2 розділу 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789), та додатковий лист до Повідомлення № 053-11537 від 29.12.2018 (вх. № 5-01/17 від 02.01.2019),

ВСТАНОВИВ:

1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ

- (1) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) листом б/н, б/д (вх. № 963-ПДД від 20.11.2018) відповідно до статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу.
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 28.11.2018 № 500-29/05-15917 Повідомлення залишено без руху та запитано додаткову інформацію. Листом № 053-11537 від 29.12.2018 (вх. № 5-01/17 від 02.01.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) надано додаткову інформацію до Повідомлення.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (3) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (01030 м. Київ, вул. Леонтовича, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 37405284).

2.2. Отримувач підтримки

- (4) Комунальна корпорація «Київавтодор» (далі – КК «Київавтодор») (01133, м. Київ, вул. Петра Болбочана, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 03359026).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (5) Метою (ціллю) підтримки є:

- виконання загальнодержавних програм розвитку;
- оптимізація транспортного попиту та пропозиції;
- розвиток та популяризація велосипедного руху.

2.4. Очікуваний результат

- (6) Очікуваним результатом є, зокрема:

- подовження Залізничного шосе до вул. Панаса Любченка з виходом на вул. Боженка;
- реконструкція вул. Петра Дегтяренка на ділянці від вул. Лугової до Великої кільцевої дороги в Оболонському районі;
- реконструкція дороги Київ – Гостомель;
- реконструкція металевих бар'єрних огорожень першої групи на магістральних дорогах та вулицях в місті Києві;
- реконструкція вул. Горького;
- реконструкція під'їзних шляхів до автовокзалу по Великій кільцевій дорозі;
- реконструкція вул. Лейпцізької у Печерському районі;
- реконструкція вул. Академіка Туполева;
- реконструкція транспортної розв'язки на перетині бульвару Академіка Вернадського – вул. Академіка Єфремова з просп. Академіка Палладіна у Святошинському районі;
- реконструкція транспортного вузла в різних рівнях на перетині просп. Перемоги з просп. Повітрофлотським, будівництво пішохідних переходів в різних рівнях;
- реконструкція Петрівської алеї Героїв Крут до Дніпровського проїзду з реконструкцією транспортного вузла на перетині Дніпровського узвозу та Дніпровського проїзду;
- реконструкція просп. 40-річчя жовтня на ділянці від Голосіївської площі до вул. Васильківської;
- реконструкція вулиці Кирилівської з реконструкцією трамвайних колій у Подільському районі міста Києва;
- реконструкція транспортної розв'язки на площі Героїв Бреста біля станції Київського метрополітену «Святошин» з будівництвом правого повороту й виїздом на просп. Перемоги з вул. Святошинської у Святошинському районі;
- реконструкція вул. Ташкентської з реконструкцією трамвайних колій;
- реконструкція вул. Чорнобильської в Святошинському районі міста Києва;
- реставрація шляхопроводу на перетині вул. Кудрявської з вул. Петрівською;
- реконструкція вул. Заболотного на ділянці від вул. Академіка Лебедева до Столичного шосе (Кільцева дорога, музей «Пирогово»);
- реконструкція вул. Данила Щербаківського в Шевченківському районі міста Києва;

- реконструкція вул. Святошинська від вул. Жмеринської до вул. Верховинної;
- реконструкція пішохідного мосту з під'їздами та паркінгом;
- реконструкція вул. Івана Федорова від вул. Великої Васильківської до вул. Анрі Барбюса в Печерському районі міста Києва;
- реконструкція вул. Покровської в Подільському районі міста Києва;
- реконструкція вул. Андріївської в Подільському районі міста Києва;
- реконструкція транспортної розв'язки в одному рівні на перетині вул. Саперно-Слободської та вул. Грінченка;
- реконструкція мосту ім. Є.О. Патона через річку Дніпро (пам'ятка архітектури);
- реконструкція наземного пішохідного переходу біля вул. Академіка Заболотного біля Інституту бджільництва ім. П. Прокоповича;
- реконструкція Пейзажної алеї в Шевченківському районі;
- реконструкція вул. Славгородської з реконструкцією трамвайних колій у Дарницькому районі міста Києва;
- подовження вул. Суздальської до Повітрофлотського проспекту з будівництвом шляхопроводу через залізничні колії;
- реконструкція Привокзальної площі біля залізничного вокзалу «Дарниця» з будівництвом двох автомобільних та одного трамвайного тунелів у Дарницькому районі;
- реконструкція вул. Бориспільської від станції метро «Червоний Хутір» до Бориспільського шосе з влаштуванням транспортної розв'язки на перетині вул. Бориспільської з Бориспільським шосе;
- реконструкція вул. Вишгородської від вул. Білицької до площі Шевченка з будівництвом транспортної розв'язки в різних рівнях на перетині з просп. Правди та будівництвом підземних пішохідних переходів;
- реконструкція просп. П. Григоренка від вул. Б. Гмирі до вул. Колекторної у Дарницькому районі;
- реконструкція Великої кільцевої дороги на ділянці від вул. Д. Луценка до Одеської площі (у частині влаштування розворотів транспорту та перевлаштування світлофорних об'єктів) з реконструкцією місцевого проїзду;
- реконструкція транспортної розв'язки на перетині вул. Братиславської та вул. Т. Драйзера з просп. Генерала Ватутіна;
- реконструкція транспортної розв'язки на перетині вул. Богатирської з вул. Полярною в Оболонському районі;
- реконструкція вул. Сім'ї Сосніних;
- реконструкція вул. Миколи Закревського в Деснянському районі;
- реконструкція дороги по Трухановому острову в Дніпровському районі міста Києва;
- реконструкція вул. Труханівської в Дніпровському та Деснянському районах міста Києва;
- реконструкція автомобільного та трамвайного шляхопроводів біля станції метрополітену «Берестейська» у Святошинському районі;
- будівництво вулично-шляхової мережі міста та штучних споруд;
- будівництво надземного пішохідного переходу на перетині просп. Академіка Палладіна та вул. Ірпінської в Святошинському районі міста Києва;
- будівництво підземного переходу по просп. Героїв Сталінграда біля буд. № 4 в Оболонському районі;
- будівництво транспортної розв'язки на перетині бульвару Перова та просп. В. Маяковського з просп. Генерала Ватутіна (Жерченська площа);
- будівництво транспортної розв'язки на примиканні вул. Старонаводницької та вул. Лаврської до бульвару Дружби Народів (площа Героїв Великої Вітчизняної війни);
- будівництво автомобільної дороги на ділянці між вул. О. Довбуша та Броварським проспектом у Дніпровському районі;
- будівництво надземного пішохідного переходу на перетині бульвару Дружби Народів з вул. Струтинського;

- будівництво надземного пішохідного переходу через вул. Заболотного в районі будинку № 138;
- будівництво та реконструкція мережі міської дощової каналізації;
- прокладання дощової каналізації по вул. Полупанова від вул. Автозаводської до вул. Коноплянської в Оболонському районі;
- реконструкція мережі міської дощової каналізації на території, що прилегає до Свято-Успенської Київо-Печерської лаври в Печерському районі;
- реконструкція дощової каналізації на просп. Броварському від вул. Митрополита А. Шептицького (вул. Луначарського) до мосту метро через Русанівську протоку в Дніпровському районі;
- реконструкція колектора дощової каналізації від вул. Вересневої, ріг вул. Російської, до вул. Тростянецької в Дарницькому районі міста Києва;
- реконструкція каналізаційних мереж із влаштуванням стаціонарного снігоплавильного пункту у місті Києві;
- будівництво та реконструкція вулично-дорожньої мережі в частині створення велосипедної інфраструктури;
- будівництво велосипедної доріжки по набережному шосе від Поштової площі до мосту ім. С.О. Патона;
- будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Воскресенка - Московський міст - центр» у місті Києві;
- будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Куренівка - центр» у місті Києві;
- будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Лісовий масив - центр» у місті Києві;
- будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Солом'янка - центр» у місті Києві;
- будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Оболонь - Поділ - центр» у місті Києві;
- будівництво велосипедної доріжки по веломаршруту «Виноградар - центр» у місті Києві;
- придбання та встановлення боллардів (автоматичних, гідравлічних блокіраторів);
- експлуатаційна діяльність та забезпечення сталого функціонування дорожнього господарства;
- реконструкція виробничої бази шляхово-експлуатаційного управління Дарницького району в місті Києві;
- реконструкція виробничої бази шляхово-експлуатаційного управління Деснянського району в місті Києві;
- реконструкція виробничої бази шляхово-експлуатаційного управління Печерського району в місті Києві;
- придбання комунальної техніки;
- капітальні ремонти;
- реконструкція бази відпочинку КК «Київавтодор» на Трухановому острові за адресою: Паркова дорога, 23 у місті Києві;
- реконструкція бази відпочинку «Дельфін» КК «Київавтодор» за адресою: вул. Чорноморська, с. Приморське (Більшовик), Херсонська обл.

2.5. Форма підтримки

(7) Капітальні видатки.

2.6. Обсяг підтримки

(8) Загальний обсяг підтримки – 15 069 108,2 тис. грн:
за рахунок коштів бюджету міста Києва – 9 600 845,8 тис. грн;
за рахунок коштів державного бюджету – 5 468 262,4 тис. грн.

- (9) З них:
- 2019 рік:
за рахунок коштів бюджету міста Києва – 193 261,9 тис. грн;
за рахунок коштів державного бюджету – 1 098 715,9 тис. грн;
- 2020 рік:
за рахунок коштів бюджету міста Києва – 2 033 070 тис. грн;
за рахунок коштів державного бюджету – 1 209 306,6 тис. грн;
- 2021 рік:
за рахунок коштів бюджету міста Києва – 2 987 610,3 тис. грн;
за рахунок коштів державного бюджету – 995 930,5 тис. грн;
- 2022 рік:
за рахунок коштів бюджету міста Києва – 2 936 860,6 тис. грн;
за рахунок коштів державного бюджету – 1 030 623,5 тис. грн;
- 2023 рік:
за рахунок коштів бюджету міста Києва – 1 450 043 тис. грн;
за рахунок коштів державного бюджету – 1 133 685,9 тис. грн.

2.7. Підстава для надання підтримки

- (10) Закон України «Про місцеве самоврядування».
- (11) Закон України «Про дорожній рух».
- (12) Закон України «Про автомобільні дороги».
- (13) Закон України «Про автомобільний транспорт».
- (14) Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» (далі – Програма).

2.8. Тривалість підтримки

- (15) з 01.01.2019 по 31.12.2023.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (16) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (17) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
 - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
 - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.
- (18) Відповідно до статті 16 Закону України «Про автомобільні дороги» вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю.

- (19) Згідно зі статтею 17 Закону України «Про автомобільні дороги» управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться.
- (20) Основним обов'язком органів місцевого самоврядування в частині управління функціонуванням і розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів є, зокрема:
- забезпечення безперервних, безпечних, економічних та зручних умов руху транспортних засобів і пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів;
 - організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами та нормами.
- (21) Статтею 78 Господарського кодексу України передбачено, що комунальне унітарне підприємство утворюється компетентним органом місцевого самоврядування в розпорядчому порядку на базі відокремленої частини комунальної власності і входить до сфери його управління.
- (22) Орган, до сфери управління якого входить комунальне унітарне підприємство, є представником власника - відповідної територіальної громади і виконує його функції у межах, визначених цим Кодексом та іншими законодавчими актами.
- (23) Майно комунального унітарного підприємства перебуває в комунальній власності й закріплюється за таким підприємством на праві господарського відання (комунальне комерційне підприємство) або на праві оперативного управління (комунальне некомерційне підприємство).
- (24) Згідно зі статтею 30 Закону України «Про місцеве самоврядування України» до власних (самоврядних) повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить: організація благоустрою та здійснення контролю за станом благоустрою населених пунктів.
- (25) Відповідно до статті 10 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» до повноважень сільських, селищних і міських рад та їх виконавчих органів у сфері благоустрою населених пунктів, зокрема, належить:
- затвердження місцевих програм та заходів з благоустрою населених пунктів;
 - затвердження правил благоустрою територій населених пунктів;
 - створення в разі необхідності органів і служб для забезпечення здійснення спільно з іншими суб'єктами комунальної власності благоустрою населених пунктів, визначення повноважень цих органів (служб);
 - забезпечення виконання місцевих програм та здійснення заходів з благоустрою населених пунктів.
- (26) Статтею 15 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» визначено, що:
- органи державної влади та органи місцевого самоврядування можуть утворювати підприємства для утримання об'єктів благоустрою державної та комунальної власності;
 - підприємство та балансоутримувач забезпечують належне утримання і своєчасний ремонт об'єкта благоустрою власними силами або можуть на конкурсних засадах залучати для цього інші підприємства, установи та організації;

- орган державної влади або орган місцевого самоврядування за поданням підприємства чи балансоутримувача щорічно затверджує заходи з утримання та ремонту об'єкта благоустрою державної або комунальної власності на наступний рік та передбачає кошти на виконання цих заходів. Орган державної влади та орган місцевого самоврядування, підприємство та балансоутримувач несуть відповідальність за виконання затверджених заходів у повному обсязі.
- (27) Відповідно до частини третьої статті 20 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» фінансування місцевих програм з благоустрою населених пунктів проводиться за рахунок коштів відповідних місцевих бюджетів.
- (28) Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» до об'єктів благоустрою населених пунктів, зокрема, належать майдани, площі, бульвари, проспекти, вулиці, дороги, провулки, узвози, проїзди, пішохідні та велосипедні доріжки.
- (29) Відповідно статті 22 Бюджетного кодексу України: для здійснення програм та заходів, які реалізуються за рахунок коштів бюджету, бюджетні асигнування надаються розпорядникам бюджетних коштів. За обсягом наданих прав розпорядники бюджетних коштів поділяються на головних розпорядників бюджетних коштів та розпорядників бюджетних коштів нижчого рівня.

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (30) Відповідно до статті 1 Закону державна допомога суб'єктам господарювання – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (31) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
 - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
 - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

4.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (32) КК «Київавтодор», якій надається державна підтримка у формі капітальних видатків для здійснення заходів із будівництва нових, реконструкції та капітального ремонту наявних об'єктів вулично-дорожньої мережі, є суб'єктом господарювання в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

4.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (33) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» встановлено, що ресурси держави – рухоме і нерухоме майно, кошти

державного бюджету, інші кошти, що є об'єктом права державної власності, земля та інші природні ресурси, що є об'єктами права власності Українського народу, бюджети фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.

- (34) Відповідно до Бюджетного кодексу України, проектів рішень Київської міської ради «Про бюджет міста Києва на відповідний рік» та «Про Програму економічного і соціального розвитку міста Києва на відповідні роки» визначаються одержувачі бюджетних коштів та комунальні підприємства, на які покладено функції замовників будівництва та які будуть проводити розрахунки за виконані роботи в капітальному будівництві в поточному році. Фінансування здійснює Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради відповідно до заявок на фінансування та зареєстрованих зобов'язань. Кошти використовуються згідно з цільовим призначенням за затвердженими об'єктами будівництва та реконструкції і не можуть бути використані іншим способом та на інші цілі.
- (35) Отже, надання підтримки КК «Київавтодор» для здійснення заходів із будівництва нових, реконструкції та капітального ремонту наявних об'єктів вулично-дорожньої мережі здійснюється за рахунок коштів державного бюджету та бюджету міста Києва, тобто за рахунок ресурсів держави в розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4.3. Створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності

- (36) На підставі наведеного, а також інформації та документів, наданих у Повідомленні, отримувачем підтримки є КК «Київавтодор», створена згідно з рішенням Київської міської ради від 14 березня 2002 р. № 321/1755, заснована на комунальній власності територіальної громади міста Києва, і входить до сфери управління виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
- (37) Майно КК «Київавтодор» є комунальною власністю територіальної громади міста Києва й закріплено за ним на праві господарського відання.
- (38) Відповідно до пункту 2.3 Статуту КК «Київавтодор», затвердженого рішенням Київської міської ради від 19 липня 2005 року № 811/3386, предметом діяльності корпорації є, зокрема, виконання функцій замовника з будівництва й реконструкції шляхів та шляхово-транспортних споруд у межах забудованої частини міста, будівництва виробничих баз об'єднання, експлуатаційного утримання, капітального, середнього, поточного ремонту міських шляхів та шляхово-транспортних споруд, нанесення дорожньої розмітки.
- (39) КК «Київавтодор» не виконує самостійно роботи з будівництва об'єктів вулично-дорожньої мережі. Усі закупівлі на роботи, придбання техніки здійснюються відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» за допомогою електронної системи ProZorro. Після завершення процедури закупівлі та підписання договору на виконання робіт, послуг, придбання техніки 100 % коштів, які зазначені в Повідомленні, перераховуються підрядним організаціям та не залишаються на рахунках КК «Київавтодор».

- (40) КК «Київавтодор» здійснює будівництво нових, реконструкцію та капітальний ремонт наявних об'єктів вулично-дорожньої мережі, які є безкоштовними для всіх користувачів та обслуговують все населення.
- (41) Отже, враховуючи наведену інформацію, фінансова підтримка КК «Київавтодор», що передбачена Повідомленням, не створює переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

4.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

- (42) Відповідно до статті 1 Закону однією з ознак державної допомоги є спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції допомогою, яка надається суб'єктові господарювання.
- (43) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», економічна конкуренція (конкуренція) – це змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку. Ринком у свою чергу є сферою обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.
- (44) Під господарською діяльністю у статті 3 Господарського кодексу України розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.
- (45) Отже, для того щоб мати вплив на економічну конкуренцію (спотворювати або загрожувати спотворенням конкуренції), допомога суб'єктові господарювання повинна стосуватися діяльності такого суб'єкта щодо виробництва товару (виконання робіт, надання послуг), який має вартісний характер і цінову визначеність та бере участь у господарському обороті на ринку.
- (46) Послуги КК «Київавтодор» щодо реалізації самоврядних повноважень (функцій) органів місцевого самоврядування із забезпечення виконання функцій замовника з будівництва та реконструкції шляхів та шляхово-транспортних споруд у межах забудованої частини міста, будівництва виробничих баз об'єднання, експлуатаційного утримання, капітального, середнього, поточного ремонту міських шляхів та шляхово-транспортних споруд, нанесення дорожньої розмітки фінансуються за рахунок державного бюджету та бюджету міста Києва, надаються населенню безкоштовно, не реалізуються на ринку, у розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції», та не беруть участі у господарському обороті, а отже, не спотворюють та не можуть спотворити економічну конкуренцію.
- (47) Водночас, відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, саме виконавчий орган Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) своїми розпорядженнями визначає КК «Київавтодор» замовником будівництва з виконанням функцій замовника будівництва конкретних об'єктів, забезпечуючи в подальшому фінансування будівництва таких об'єктів за рахунок коштів місцевого бюджету та інших не заборонених законодавством джерел.

(48) Виконання функцій замовника здійснюється згідно з державними будівельними нормами, стандартами (ДСТУ Б Д.1.1-1:2013) та на підставі відповідних роз'яснень центральних органів у сфері будівництва – Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України.

(49) Основним джерелом доходів КК «Київавтодор» є кошти, отримані за виконання функцій технічного нагляду за будівництвом, що здійснюється генеральними підрядними організаціями на об'єктах будівництва, реконструкції та капітального ремонту згідно з укладеними договорами підряду, і включає в себе контроль за обсягами робіт, проведенням взаєморозрахунків тощо. Обсяг платних послуг, наданих протягом 2018 року, становив 1,9 %.

(50) Рахунки КК «Київавтодор» розподілені. Державна підтримка відповідно до Програми надходить на реєстраційні (бюджетні) рахунки, відкриті в Головному управлінні Державної казначейської служби міста Києва. Фінансування господарської діяльності КК «Київавтодор» здійснюється за рахунок власних коштів, розміщених на госпрозрахункових рахунках, відкритих у комерційних банках міста Києва.

(51) КК «Київавтодор» не бере участі в тендерах на надання послуг, які реалізуються в рамках Програми за рахунок державної підтримки. Кошти, зазначені в Повідомленні про державну допомогу, мають цільове призначення та не використовуються для комерційної діяльності.

(52) Як наслідок, підтримка у формі капітальних видатків на будівництво нових, реконструкцію та капітальний ремонт наявних об'єктів вулично-дорожньої мережі, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» комунальній корпорації «Київавтодор», на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 15 007 108,2 тис. грн, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

(53) Разом з тим слід зазначити, що:

- державне фінансування КК «Київавтодор» повинно спрямовуватися лише на покриття витрат, пов'язаних із будівництвом нових, реконструкцією та капітальним ремонтом наявних об'єктів вулично-дорожньої мережі, та в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення комерційної діяльності;
- використання коштів державної підтримки КК «Київавтодор» на здійснення комерційної діяльності може містити ознаки державної допомоги;
- з метою підвищення прозорості спрямування коштів державної підтримки необхідно розробити та затвердити документ щодо розмежування сфер відповідальності між підприємствами, залученими для будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста Києва.

(54) Однак надання підтримки КК «Київавтодор» у формі капітальних видатків у частині:

- реконструкції бази відпочинку КК «Київавтодор» на Трухановому острові за адресою: Паркова дорога, 23 у місті Києві в сумі 1 000 тис. грн у 2023 році, за рахунок коштів бюджету міста Києва;

- реконструкції бази відпочинку «Дельфін» КК «Київавтодор» за адресою: вул. Чорноморська, с. Приморське (Більшовик), Херсонська обл., у сумі 1 000 тис. грн у 2023 році за рахунок коштів бюджету міста Києва;
- придбання комунальної техніки, яка буде передана на баланс підприємствам, що входять на правах учасників до КК «Київавтодор», у сумі 60 000 тис. грн у 2019 році за рахунок коштів бюджету міста Києва, може містити ознаки державної допомоги.

(55) На підставі наведеного, а також інформації та документів, наданих у Повідомленні, встановлено, що в Комітеті відсутня інформація, необхідна для всебічного та об'єктивного розгляду допустимості державної допомоги, зокрема: чи має така державна допомога вибіркового характеру; чи буде спотворювати конкуренцію державна допомога під час реконструкції баз відпочинку, чи буде спотворювати конкуренцію державна допомога під час придбання комунальної техніки, на яких умовах зазначена техніка буде передана на баланс підприємствам, що входять на правах учасників до КК «Київавтодор».

(56) Отже, враховуючи наведене й відсутність повної, всебічної та ґрунтовної інформації і документів, необхідних для розгляду державної допомоги у формі капітальних видатків у частині реконструкції баз відпочинку КК «Київавтодор» на Трухановому острові за адресою: Паркова дорога, 23 у місті Києві, у сумі 1 000 тис. грн у 2023 році за рахунок коштів бюджету міста Києва, та бази відпочинку «Дельфін» КК «Київавтодор» за адресою: вул. Чорноморська, с. Приморське (Більшовик), Херсонська обл., у сумі 1 000 тис. грн у 2023 році, за рахунок коштів бюджету міста Києва, та в частині придбання комунальної техніки, яка буде передана на баланс підприємствам, що входять на правах учасників до КК «Київавтодор», у сумі 60 000 тис. грн у 2019 році за рахунок коштів бюджету міста Києва, є необхідність проведення поглибленого аналізу допустимості державної допомоги для конкуренції відповідно до Закону. Отже, зазначені питання буде виділено в окремі провадження.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2016 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631 (із змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789), на підставі інформації, наданої Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка, яка в повному обсязі буде перерахована підрядним організаціям, що обираються через тендерну процедуру, та не залишатиметься на рахунках комунальної корпорації «Київавтодор», у формі капітальних видатків у частині будівництва нових, реконструкції та капітального ремонту наявних об'єктів вулично-дорожньої мережі, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження

Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 - 2023 роки» комунальній корпорації «Київавтодор» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 15 007 108,2 тис. гривень, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Головуючий –
перший заступник Голови Комітету –
державний уповноважений

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ
України
Загальний
відділ
ЗГІАНО ОРИГІНАЛ
ЗАСТУПНИК НАЧІЛЬНИКА
ЗАГАЛЬНОГО ВІДДІЛУ
ПЕЩЕНКО М.Р.

М. НІЖНИК



KAD

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

вул. Митрополита Василя Липківського, 45, м. Київ, 03035, тел. (044)251-62-62, факс (044)520-03-25
E-mail: slg@amcu.gov.ua Web: http://www.amc.gov.ua Код ЄДРПОУ 00032767

14.03.2019 № 500-29/05-3461

На № _____ від _____

Департаменту транспортної
інфраструктури виконавчого
органу Київської міської ради
(Київська міська державна
адміністрація)

вул. Леонтовича, 6, м. Київ, 01030

За результатами розгляду повідомлення про державну допомогу, надісланого листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація) б/н, б/д (вх. № 963-ПДД від 20.11.2018), Антимонопольний комітет України надає копію рішення від 04.03.2019 № 133-р.

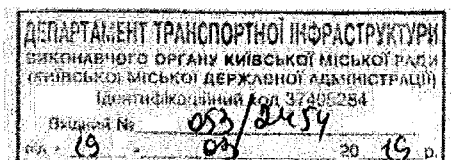
Додаток на 12 арк. в 1 прим.

Державний уповноважений

А. АРТЕМЕНКО

162384

Мукач О, 251 62 25 дод. 61-13



**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ****РІШЕННЯ**

04 березня 2019 р.

Київ

№ 134-р

Про визнання підтримки суб'єктів господарювання, зазначеної у повідомленні, такою, що не є державною допомогою відповідно до Закону

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 27.02.2019 № 5-01/776-п про розгляд повідомлення про державну допомогу, надісланого листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) б/н, б/д (вх. № 961-ПДД від 20.11.2018), та додаткову інформацію листами від 29.12.2018 № 053-11536 (вх. № 5-01/18 від 02.01.2019) та від 07.02.2019 № 053-1035 (вх. № 5-01/1664 від 08.02.2019), яке було подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789,

ВСТАНОВИВ:**1. ПОРЯДОК ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПІДТРИМКУ**

- (1) Листом б/н, б/д (вх. № 961-ПДД від 20.11.2018) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) відповідно до пункту 2 розділу 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» було подано повідомлення про нову державну допомогу (далі – Повідомлення).
- (2) Антимонопольним комітетом України листом від 04.12.2018 № 500-29/05-16227 залишено Повідомлення без руху та запитано додаткову інформацію. Листами від 29.12.2018 № 053-11536 (вх. № 5-01/18 від 02.01.2019) та від 07.02.2019 № 053-1035 (вх. № 5-01/1664 від 08.02.2019) Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) надано додаткову інформацію до Повідомлення.

2. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧА ПІДТРИМКИ

2.1. Надавач підтримки

- (3) Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (01030, м. Київ, вул. Леонтовича, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 37405284).

2.2. Отримувач підтримки

- (4) Комунальне підприємство «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд м. Києва» (далі – Дирекція) (01014, м. Київ, вул. Петра Болбачана, 6, ідентифікаційний код юридичної особи 05445267).

2.3. Мета (ціль) підтримки

- (5) Метою (ціллю) підтримки є:
- виконання загальнодержавних програм розвитку;
 - зниження кількості дорожньо-транспортних пригод;
 - розвиток громадського транспорту.

2.4. Очікуваний результат

- (6) Будівництво та реконструкція вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, а саме:
- будівництво великої кільцевої дороги на ділянці від вул. Богатирської до Оболонського проспекту в м. Києві;
 - будівництво великої окружної дороги на ділянці від просп. Маршала Рокоссовського до вул. Богатирської з будівництвом транспортної розв'язки в різних рівнях;
 - будівництво під'їзної автомобільної дороги від Червонозоряного проспекту (поблизу примикання вул. Кіровоградської) до Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни);
 - будівництво подільського мостового переходу через р. Дніпро;
 - будівництво транспортної розв'язки на перетині вул. М. Раскової та бульв. Верховної Ради із залізничними коліями на ділянці станція Київ-Русанівка – станція Київ-Дніпровський;
 - будівництво транспортної розв'язки на примиканні просп. Науки до Столичного шосе;
 - будівництво дороги на вул. Іжевській у Дарницькому районі м. Києва;
 - підготовчі роботи для реконструкції транспортної розв'язки на Київському півкільці;
 - продовження вул. Суздальської до Повітрофлотського проспекту з будівництвом шляхопроводу через залізничні колії;
 - реконструкція вул. Стеценка від просп. Палладіна до Інтернаціональної площі включно з ліквідацією кільцевого руху транспорту на перетині вул. Стеценка з вул. Туполева та вул. Стеценка з вул. Щербакова;
 - реконструкція кільцевої дороги на ділянці від вул. Сім'ї Сосніних до Гостомельського шосе у Святошинському районі з будівництвом пішохідних переходів в різних її рівнях з проїзною частиною;
 - реконструкція просп. Броварського від мосту метро до станції метрополітену «Лівобережна» з організацією заїзду на вул. Раїси Окіпної у Дніпровському районі;
 - реконструкція просп. Гагаріна з реконструкцією транспортної розв'язки біля станції метрополітену «Чернігівська» з демонтажем трамвайної колії по просп. Гагаріна;
 - реконструкція транспортної розв'язки на Ленінградській площі;

- реконструкція транспортної розв'язки на перетині просп. Перемоги з вул. Гетьмана в Солом'янському та Шевченківському районах м. Києва;
- реконструкція транспортної розв'язки на Харківській площі;
- реконструкція транспортної розв'язки на перетині Дніпровської набережної з просп. Возз'єднання;
- реконструкція вул. Верхній Вал та вул. Нижній Вал на ділянці від вул. Глибочицької до вул. Набережно-Хрещатицької у Подільському районі;
- реконструкція транспортної розв'язки на Поштовій площі м. Києва (коригування проекту, перша черга будівництва);
- реконструкція транспортного вузла на правобережних підходах до Південного мосту зі з'їздами з вул. Саперно-Слобідської на Столичне шосе в Голосіївському районі м. Києва.

2.5. Підстава для надання підтримки

- (7) Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки».

2.6. Форма підтримки

- (8) Капітальні видатки.
Кошти будуть використовуватись відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» у системі «ProZorro».

2.7. Обсяг підтримки

- (9) Загальний обсяг підтримки – 10 181 191,9 тис. грн.
З них:
- за рахунок бюджету міста Києва – 9 981 191,9 тис. грн:
2019 рік – 888 100,0 тис. грн;
2020 рік – 4 035 870,0 тис. грн;
2021 рік – 3 460 330,1 тис. грн;
2022 рік – 712 247,8 тис. грн;
2023 рік – 884 644,0 тис. грн.
 - за рахунок державного бюджету – 200 000,0 тис. грн:
2019 рік – 200 000,0 тис. грн;
2020 рік – 0,0 тис. грн;
2021 рік – 0,0 тис. грн;
2022 рік – 0,0 тис. грн;
2023 рік – 0,0 тис. грн.

2.8. Тривалість підтримки

- (10) З 01.01.2019 по 31.12.2023.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (11) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів

господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

- (12) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
- підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
 - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
 - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.
- (13) Відповідно до статті 16 Закону України «Про автомобільні дороги» вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю.
- (14) Згідно зі статтею 17 Закону України «Про автомобільні дороги» управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться.
- (15) Згідно зі статтею 17 Закону України «Про автомобільні дороги» управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться.
- (16) Основним обов'язком органів місцевого самоврядування у частині управління функціонуванням і розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів є, зокрема:
- забезпечення безперервних, безпечних, економічних та зручних умов руху транспортних засобів і пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів;
 - організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами та нормами.
- (17) Статтею 78 Господарського кодексу України передбачено, що комунальне унітарне підприємство утворюється компетентним органом місцевого самоврядування в розпорядчому порядку на базі відокремленої частини комунальної власності і входить до сфери його управління.
- (18) Орган, до сфери управління якого входить комунальне унітарне підприємство, є представником власника - відповідної територіальної громади і виконує його функції у межах, визначених цим Кодексом та іншими законодавчими актами.
- (19) Майно комунального унітарного підприємства перебуває в комунальній власності й закріплюється за таким підприємством на праві господарського відання (комунальне комерційне підприємство) або на праві оперативного управління (комунальне некомерційне підприємство).
- (20) У Статуті Дирекції, затвердженому розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 14.03.2018 № 404 (далі –

Статут), передбачено, що підприємство засноване на комунальній власності територіальної громади міста Києва і входить до сфери управління виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

- (21) Майно Дирекції є комунальною власністю територіальної громади міста Києва і закріплено за ним на праві господарського відання.
- (22) Згідно зі статтею 30 Закону України «Про місцеве самоврядування України» до власних (самоврядних) повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить: організація благоустрою та здійснення контролю за станом благоустрою населених пунктів.
- (23) Відповідно до статті 10 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» до повноважень сільських, селищних і міських рад та їх виконавчих органів у сфері благоустрою населених пунктів, зокрема, належить:
- затвердження місцевих програм та заходів з благоустрою населених пунктів;
 - затвердження правил благоустрою територій населених пунктів;
 - створення в разі необхідності органів і служб для забезпечення здійснення спільно з іншими суб'єктами комунальної власності благоустрою населених пунктів, визначення повноважень цих органів (служб);
 - забезпечення виконання місцевих програм та здійснення заходів з благоустрою населених пунктів.
- (24) Згідно зі статтею 22 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» комплексним благоустроєм вважається проведення на визначеній території населеного пункту (мікрорайон, квартал, парк, бульвар, вулиця, провулок, узвіз тощо) комплексу робіт з улаштування (відновлення) покриття доріг і тротуарів, обладнання пристроями для безпеки руху, озеленення, забезпечення зовнішнього освітлення та зовнішньої реклами, встановлення малих архітектурних форм, здійснення інших заходів, спрямованих на поліпшення інженерно-технічного і санітарного стану території, покращення її естетичного вигляду.
- (25) Статтею 15 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» визначено, що:
- органи державної влади та органи місцевого самоврядування можуть утворювати підприємства для утримання об'єктів благоустрою державної та комунальної власності;
 - підприємство та балансоутримувач забезпечують належне утримання і своєчасний ремонт об'єкта благоустрою власними силами або можуть на конкурсних засадах залучати для цього інші підприємства, установи та організації;
 - орган державної влади або орган місцевого самоврядування за поданням підприємства чи балансоутримувача щорічно затверджує заходи з утримання та ремонту об'єкта благоустрою державної або комунальної власності на наступний рік та передбачає кошти на виконання цих заходів. Орган державної влади та орган місцевого самоврядування, підприємство та балансоутримувач несуть відповідальність за виконання затверджених заходів у повному обсязі.
- (26) Відповідно до частини третьої статті 20 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» фінансування місцевих програм з благоустрою населених пунктів проводиться за рахунок коштів відповідних місцевих бюджетів.
- (27) Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» до об'єктів благоустрою населених пунктів, зокрема, належать майдани,

площі, бульвари, проспекти, вулиці, дороги, провулки, узвози, проїзди, пішохідні та велосипедні доріжки.

- (28) Відповідно до статті 22 Бюджетного кодексу України: для здійснення програм та заходів, які реалізуються за рахунок коштів бюджету, бюджетні асигнування надаються розпорядникам бюджетних коштів. За обсягом наданих прав розпорядники бюджетних коштів поділяються на головних розпорядників бюджетних коштів та розпорядників бюджетних коштів нижчого рівня.

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (29) Відповідно до статті 1 Закону державна допомога суб'єктам господарювання – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

- (30) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:

- підтримка надається суб'єкту господарювання;
- державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
- підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
- підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

4.1. Надання підтримки суб'єкту господарювання

- (31) Дирекція, якій надається державна підтримка у формі капітальних видатків для здійснення заходів із будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

4.2. Надання підтримки за рахунок ресурсів держави

- (32) Пунктом 16 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» встановлено, що ресурси держави – рухоме і нерухоме майно, кошти державного бюджету, інші кошти, що є об'єктом права державної власності, земля та інші природні ресурси, що є об'єктами права власності Українського народу, бюджетні фонди загальнообов'язкового державного соціального страхування, щодо яких здійснюється державний нагляд або якими управляють чи розпоряджаються органи влади.

- (33) Відповідно до Бюджетного кодексу України, проектів рішень Київської міської ради «Про бюджет міста Києва на відповідний рік» та «Про Програму економічного і соціального розвитку міста Києва на відповідні роки» визначаються одержувачі бюджетних коштів та комунальні підприємства, на які покладені функції замовників будівництва та які будуть проводити розрахунки за виконані роботи в капітальному будівництві в поточному році. Фінансування проводиться Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради відповідно до заявок на фінансування та зареєстрованих зобов'язань. Кошти використовуються згідно з цільовим призначенням за затвердженими об'єктами будівництва та реконструкції і не можуть бути використані іншим способом та на інші цілі.

(34) Отже, надання підтримки Дирекції для здійснення заходів із будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, здійснюється за рахунок коштів державного бюджету та бюджету міста Києва, тобто за рахунок ресурсів держави у розумінні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

4.3. Створення переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності

(35) На підставі наведеного, а також інформації та документів, наданих у Повідомленні, отримувачем підтримки є Дирекція, яка заснована на комунальній власності територіальної громади міста Києва і входить до сфери управління виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

(36) Майно Дирекції є комунальною власністю територіальної громади міста Києва й закріплено за ним на праві господарського відання.

(37) Відповідно до Статуту Дирекції, підприємство створено з метою виконання служби замовника з нового будівництва, реконструкції та ремонту (у тому числі капітального) доріг і автострад, мостів і тунелів, трубопроводів, залізниць і метрополітену, споруд електропостачання та телекомунікацій, житлових та нежитлових будівель та інших споруд, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва та інших форм власності.

(38) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, кошти, які виділяються Дирекції, в повному обсязі перераховуються підрядним організаціям, які обираються через тендерну процедуру, не залишаються на рахунках у підприємства та закупівля товарів, робіт і послуг проводиться згідно із Законом України «Про публічні закупівлі» через майданчик Prozorro.

(39) Дирекція здійснює будівництво та реконструкцію вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, які є безкоштовними для всіх користувачів та обслуговують усе населення.

(40) Отже, враховуючи наведену інформацію, фінансова підтримка Дирекції, що передбачена Повідомленням, не створює переваг для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.

4.4. Спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції

(41) Відповідно до статті 1 Закону однією з ознак державної допомоги є спотворення або загроза спотворення економічної конкуренції допомогою, яка надається суб'єктові господарювання.

(42) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», економічна конкуренція (конкуренція) – це змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибрати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку. Ринок у свою чергу є сферою обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.

- (43) Під господарською діяльністю у статті 3 Господарського кодексу України розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність.
- (44) Отже, для того щоб мати вплив на економічну конкуренцію (спотворювати або загрожувати спотворенням конкуренції), допомога суб'єктові господарювання повинна стосуватися діяльності такого суб'єкта щодо виробництва товару (виконання робіт, надання послуг), який має вартісний характер і цінову визначеність та бере участь у господарському обороті на ринку.
- (45) Відповідно до зазначеної в Повідомленні інформації, Дирекція надає послуги з будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд на безоплатній основі.
- (46) Послуги Дирекції, яка створена з метою реалізації самоврядних повноважень (функцій) органів місцевого самоврядування із забезпечення виконання місцевих програм та надання послуг із будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, фінансуються за рахунок державного бюджету та бюджету міста Києва, надаються населенню безкоштовно, не реалізуються на ринку, у розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції», та не беруть участі у господарському обороті, а отже, не спотворюють та не можуть спотворити економічну конкуренцію.
- (47) Водночас, відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, саме виконавчий орган Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) згідно зі своїми розпорядженнями визначає Дирекцію замовником будівництва та покладає виконання функцій замовника будівництва за конкретними об'єктами, забезпечуючи в подальшому фінансування будівництва таких об'єктів за рахунок коштів місцевого бюджету та інших не заборонених законодавством джерел.
- (48) Дирекція виконує функції замовника згідно з державними будівельними нормами, стандартами (ДСТУ Б Д.1.1-1:2013) та на підставі відповідних роз'яснень центральних органів у сфері будівництва – Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України.
- (49) Дирекція здійснює будівництво (реконструкцію) об'єктів у рамках покладених функцій замовника будівництва таким чином:
- відповідно до вимог законодавства про закупівлі проводиться конкурсна процедура закупівель (тендер) із визначення генерального проектувальника об'єкта, яка завершується укладанням договору на виконання проектних робіт. Закупівлі проводяться згідно із Законом України «Про публічні закупівлі» через майданчик Prozorro;
 - згідно з умовами договору виконавець проектних робіт розробляє проект будівництва (реконструкції);
 - на підставі укладених із державним підприємством «Спеціалізована державна експертна організація – центральна служба української державної будівельної експертизи» договорів проводиться державна експертиза проекту будівництва;
 - після експертизи проект будівництва затверджується розпорядчим документом виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) або іншим уповноваженим органом;
 - відповідно до вимог законодавства про закупівлі проводиться конкурсна процедура закупівель (тендер) із визначення генерального підрядника об'єкта, який має відповідні ліцензії, дозволи, трудові та матеріальні ресурси для виконання будівельних робіт, яка

- завершується укладанням договору генерального підряду. Закупівлі проводяться згідно із Законом України «Про публічні закупівлі» через майданчик Prozoigo;
- генеральні підрядники на підставі укладених договорів виконують будівельні роботи на об'єктах. Дирекція здійснює контроль та технічний нагляд за обсягами виконаних будівельних робіт, їх якістю, відповідністю затвердженій проектній документації, а також вартістю робіт та відповідністю їх державним будівельним нормам, розцінкам і стандартам.
- (50) За інформацією, зазначеною в Повідомленні, рахунки Дирекції розподілено щодо видів діяльності та перехресне субсидювання виключено.
- (51) Дирекція не бере участі в інших тендерах на надання послуг із будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, що проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади.
- (52) Відповідно до інформації, зазначеної в Повідомленні, обсяг комерційної діяльності Дирекції становить до 2 відсотків, а саме, здійснюються функції з технічного нагляду за будівництвом.
- (53) Як наслідок, підтримка у формі капітальних видатків Дирекції, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки» на період з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 10 181 191,9 тис. грн, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».
- (54) Разом з тим слід зазначити, що:
- державне фінансування Дирекції повинно спрямовуватися лише на покриття витрат, пов'язаних із будівництвом та реконструкцією вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, та в жодному разі не повинно покривати витрати на здійснення комерційної діяльності;
 - використання коштів державної підтримки Дирекцією на здійснення комерційної діяльності може містити ознаки державної допомоги;
 - з метою підвищення прозорості спрямування коштів державної підтримки необхідно розробити та затвердити документ щодо розмежування сфер відповідальності між підприємствами, залученими для будівництва та реконструкції вулично-шляхової мережі міста Києва.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04 березня 2017 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2016 року за № 501/28631, зі змінами, затвердженими розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789, на підставі інформації, наданої Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка, яка в повному обсязі буде перерахована підрядним організаціям, що обираються через тендерну процедуру, та не залишатиметься на рахунках комунального підприємства «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд міста Києва», у формі капітальних видатків для здійснення заходів із будівництва та реконструкції

вулично-шляхової мережі міста і штучних споруд, що виділяється на підставі проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки» комунальному підприємству «Дирекція будівництва шляхово-транспортних споруд міста Києва» з 01.01.2019 по 31.12.2023 у сумі 10 181 191,9 тис. гривень, не є державною допомогою відповідно до Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Головуючий –
перший заступник Голови Комітету –
державний уповноважений



ЗГІАНО
ЗАСТУПНИК НАЧІЛЬНИКА
ЗАГАЛЬНОГО ВІДДІЛУ
ЛЕЩЕНКО М.Р.

М. НІЖНИК



Дирекції

АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

вул. Митрополита Василя Липківського, 45, м. Київ, 03035, тел. (044)251-62-62, факс (044)520-03-25
E-mail: slg@amcu.gov.ua Web: http://www.amcu.gov.ua Код ЄДРПОУ 00032767

14.03.2019 № 500-29/05-3453 На № _____ від _____

Департамент транспортної
інфраструктури Виконавчого органу
Київської міської ради
вул. Леонтовича, 6,
м. Київ, 01030

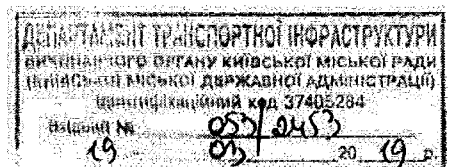
За результатами розгляду повідомлення про нову державну допомогу, надісланого листом Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) б/н, б/д (вх. № 961-ПДД від 20.11.2018), Антимонопольний комітет України надає копію рішення від 04.03.2019 № 134-р.

Додаток: на 10 арк. в 1 прим.

Державний уповноважений

А. АРТЕМЕНКО

162383





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

Окопному О.Ю.
Страннікову А.М.
Гаршиній Г.А.

Прошу розглянути проект рішення від 23.07.2019
№08/231- 2505/ПР в установленому порядку.

Пихтіній О.М.

Для контролю за проходженням та тиражування.

Юнаковій С.М.

В. ПРОКОПІВ

“23” липня 2019 року
№ 08/231 – 2505/ПР



УКРАЇНА

08/231-2505/PP
23.07.2019

**ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)**

вул. Хрещатик, 36, м. Київ, 01044, тел. (044) 202 71 29, (044) 202 75 58, факс 202 76 41, e-mail: kmda@kma.gov.ua

Контактний центр міста Києва (044) 15 51 Код ЄДРПОУ 00022527

E-mail для електронних звернень громадян: zvernen@kma.gov.ua

23.07.2019 № 009-99р

на № _____ від _____

Київська міська рада

СУПРОВІДНИЙ ЛИСТ

Відповідно до статей 26, 29 Регламенту Київської міської ради, затвердженого рішенням Київської міської ради від 07 липня 2016 року № 579/579, глави 3 розділу VIII Регламенту виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 08 жовтня 2013 року № 1810 за поданням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) направляю проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки».

У відповідності до пункту 3.4 глави 3 розділу VIII Регламенту виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 08 жовтня 2013 року № 1810, інформую, що відповідальним за представлення та супроводження проекту рішення на всіх стадіях розгляду є виконувач обов'язків директора Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) Шпильовий Іван Федорович (тел. 202-63-22).

Додатки: 1. Проект рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки» на __ арк.

2. Пояснювальна записка до проекту рішення Київської міської ради «Про затвердження Міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки» на __ арк.

3. Електронна версія зазначеного.

Керівник апарату


Дмитро ЗАГУМЕННИЙ

193124