

КИЇВСКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "КИЇВПРОЕКТ"
ДП "ІНСТИТУТ КИЇВГЕНПЛАН"

КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ МІСТА КИЄВА НА ПЕРІОД ДО 2020р.

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ



ПЕРЕДМОВА

комплексна схема транспорту м. Києва (КСТ) на період до 2020 р. є програмним документом, який визначає принципи рішення розвитку дорожньо-транспортної мережі міста, основою для розробки наступної проектної документації з розвитку транспорту та будівництва окремих дорожньо-транспортних об'єктів.

Проект розроблено з метою реалізації Генерального плану м. Києва, затвердженого рішенням Київської міської ради № 370/1804 від 28 березня 2002 р., відповідно до розпорядження Київської міської держадміністрації від 27.06.2003 р. № 1154 "Про організацію робіт з розробки Комплексної схеми транспорту м. Києва на період до 2020 р." на замовлення Головного управління містобудування, архітектури та дизайну міського середовища Київської міськдержадміністрації.

Головний проєктувальник - ДП "Інститут Київгенплан".

При складанні схеми використано матеріали міського та обласного управлінн статистики, Всеукраїнського перепису населення 2001р., транспортно-експлуатаційних управлінн, обстежень пасажиропотоків та інтенсивності руху транспорту, досліджень, виконаних організаціями: ДП "ПІ Укрметротунельпроект", АТЗТ "Київсоюзшляхпроект", ДП "Київський Промбудпроект", Науково-дослідний комплекс Київського національного університету будівництва та архітектури (НДК КНУБА), Науково-виробнича фірма "Датта", ТОВ "ЕКОТОН", ТОВ "Бюро інвестиційних проєктів - проєктний менеджмент", ЗАТ "СВС-Дніпро".

Робота виконана згідно з Державними будівельними нормами України "Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження комплексних схем транспорту для міст України" ДБН Б.1-2-95.

Реалізація проєктних рішень Комплексної схеми транспорту сприятиме вдосконаленню транспортної мережі міста, поліпшенню транспортного обслуговування населення, становленню Києва як однієї з провідних столиць Європи.

В проєкті враховані пропозиції районних у місті Києві державних адміністрацій, комунальних підприємств "Київський метрополітен", "Київпастранс", "Київавтодор", УДАІ ГУМВС України в м. Києві.

1. КИЇВ І ПЕРСПЕКТИВИ ЙОГО РОЗВИТКУ

Київ - столиця України, один із найважливіших політичних, економічних, наукових, культурно-освітніх та релігійних центрів Європи, який за кількістю населення входить до числа 10-ти найзначніших міст континенту.

Київ знаходиться в центрі східної Європи на берегах р. Дніпро на межі Полісся та Лісостепу, перехрещенні автодоріг державного значення, які входять до нього з напрямків від Чернігова, Харкова, Луганська, Одеси, Чопа, Ковеля, Овруча, перетворюючись в основні радіальні магістралі міста.

Головною композиційною віссю Києва є р.Дніпро. Зв'язки між правобережжям і лівобережжям здійснюються по чотирьох автодорожніх мостах.

Планувальна структура міста є радіально-кільцевою в правобережній частині та прямокутною в лівобережній. На неї впливають різноманітні природні та антропогенні фактори: магістральні лінії залізниці, значні перепади рельєфу, ліси та лісопарки, водоймища, яри, балки, кар'єри тощо.

Київ має потужний народногосподарський потенціал.

Продукцією багатогалузевого виробничого комплексу промисловості міста є літаки, морські та річкові судна, електронна обчислювальна техніка, високоточні прилади, радіоапаратура, технологічне устаткування, хіміко-фармацевтична продукція, будівельні матеріали та ін.

Будівельний комплекс Києва - один із найкрупніших в Україні. Тут діють понад 400 підрядних будівельно-монтажних підприємств, близько 80 проєктних і вишукувальних організацій, 1500 малих будівельних підприємств і фірм.

Важливою галуззю економіки міста є наука. Профіль наукової спеціалізації Києва визначається дослідженнями в таких сферах як фізика, математика, зварювання, кібернетика, обчислювальна техніка, хімія, біологія, сільськогосподарські науки, галузеві технології, науки про землю, містобудування та технологія будівництва, міське господарство, медицина, комунальна гігієна. В Києві розташована Національна академія наук України та більшість її галузевих інститутів, багато з яких мають всесвітньо відомі наукові школи.

Київ характеризується високим соціально-культурним потенціалом.

Понад сто вищих навчальних закладів готують фахівців у галузях промисловості та будівництва, транспорту та зв'язку, сільського господарства, економіки та права, охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, освіти, мистецтва та кінематографії тощо.

Мережа закладів культури та мистецтв м.Києва включає театри, концертні зали, цирк, музеї, виставкові зали, бібліотеки, будинки культури.

Місто має розвинені системи охорони здоров'я та торговельно-побутового обслуговування, багатогалузеве житлово-комунальне господарство, до якого входять житловий фонд, шляхове господарство, міський пасажирський транспорт, тепло-, електро-, водо-, газопостачання, каналізація та системи очищення стічних вод, вивезення та утилізація сміття, система зелених насаджень загального користування, ремонтно-експлуатаційні та аварійні служби, мережа зовнішнього освітлення.

З п'ятидесятих років минулого сторіччя житлове будівництво в Києві відбувається переважно на периферійних, у т.ч. наливних, землях значними масивами, внаслідок чого утворились чисельні великі житлові райони.

Серед найкрупніших на правому березі Оболонь (4,2 млн. кв. м), Мостицький, Виноградар, Нивки, Біличі (1,2), Святошин, Борщагівка (2,9), Відрадний, Солом'янка, Чоколівка, Теремки; на лівому - Троєщина (4,8), Воскресенський, Лісовий, Комсомольський, Лівобережний, Русанівка, Березняки, Харківський, Позняки (2,1), Осокорки (1,0 млн. кв. м). На деяких із них (Оболоні,

кому, у Святошині, на Троєщині, Лівобережному, Позняках, (до) будівництво продовжується, інформаційна мережа Києва включає сфери курортного лікування, туризму та інку.

Загальна пропускна здатність існуючої мережі санаторних закладів, більшість яких зосереджена в Пуща-Водиці та Конча-Заспі - 122,7 тис. чол. за рік.

Київ є значним туристичним центром, який щорічно відвідує до 400 тис. туристів, у т. ч. 130 тис. іноземних. Готелі міста можуть одночасно приймати близько 15,0 тис. гостей.

Розрахункова кількість наявного населення міста визначена в КСТ на основі Генерального плану та матеріалів Всеукраїнського перепису 2001 р. з урахуванням демографічних тенденцій та міграційних процесів:

існуючий стан (кінець 2002 р.)	- 2621,7 тис. чол.
на першу чергу (кінець 2010 р.)	- 2641,0 тис. чол.
на розрахунковий строк (кінець 2020 р.)	- 2790,0 тис. чол.

При цьому враховано включення на розрахунковий строк у проектні межі міста 28 населених пунктів приміської зони із загальною кількістю мешканців 140 тис. чол.

Загальна кількість місць праці в Києві збільшується з 1411,2 тис. у 2002 р. до 1464,0 тис. у 2020 р., студентів вищих навчальних закладів (ВНЗ) та учнів професійно-технічних навчальних закладів з 399,3 до 422,8 тис., в основному, за рахунок студентів ВНЗ.

Перспективна система загальноміських центрів Києва передбачена Генеральним планом на основі формування громадського центру в межах центральної планувальної зони, розгалуженої системи загальноміських і регіональних центрів, центрів планувальних зон і житлових районів.

Передбачається інтенсивна громадська забудова територій, прилеглих до нових станцій метрополітену та інших значних транспортних об'єктів, зокрема, таких як другий залізничний вокзальний комплекс на ст. Дарниця, біля якого з'являється потужний пересадочний вузол із станцією метрополітену, ст. м. "Сирецька", ст. м. "Теличка" тощо.

Згідно з Генеральним планом темпи житлового будівництва намічено збільшити з 1,0 до 1,5 млн. кв. м за рік. Житловий фонд міста зросте з 52,5 у 2002р. до 58,0 млн. кв. м на кінець 2010р. і до 75,0 млн. кв. м заг. площі на кінець 2020 р., житлова забезпеченість відповідно з 20,0 кв. м до 22,0 та до 27,0 кв. м на одного мешканця. Всього за розрахунковий строк має бути введено близько 25,0 млн. кв. м заг. площі.

Передбачена подальша забудова районів Троєщина, Позняки, Осокорки, Лівобережний, Оболонь, Виноградар, Біличі, Теремки-3, вулиць Ломоносова, Саперно-Слобідської та інш., освоєння крупних житлових масивів (Осокорки-Центральні та Осокорки-Південні, Русанівські сади, Гатне, Ходосівка,

Вишгородський, районів просп. "Правди", вул. Мостицької), докорінна реконструкція районів масового будівництва 50-60-х років минулого сторіччя (Нивки, Чоколівка, Сирець, Воскресенський, Рембаза та ін.), громадське будівництво на ділянках деяких існуючих промрайонів. У зв'язку з наміченим спорудженням лінії метрополітену вздовж Бориспільського шосе треба очікувати активної урбанізації прилеглої до нього території та району Рембази.

При цьому, згідно з Генеральним планом, Київ вийде за існуючі межі на південний захід від Кільцевої дороги (Гатне, Чайка) та на відокремлені площадки на півночі (Вишгородська) та півдні (Ходосівська) приміської зони.

Територія міста в адміністративних межах у період розрахункового строку збільшиться на 598 кв. км (з 836 до 1434 кв. км), міської забудови на 255 кв. км (з 340 до 595 кв. км).

Розвиток рекреаційної сфери Києва намічено Генеральним планом за рахунок збільшення ємності санаторіїв в 1,4 раза (з 10,4 до 14,5 тис. місць), закладів туризму (туристських готелів і мотелів) - у 2,2 раза (з 10,5 до 22,7 тис. місць), установ відпочинку - в 1,3 раза (з 23 до 30,4 тис. місць).

Передбачено розвиток курортної мережі в Пуща-Водиці та Конча-Заспі, інших санаторних комплексах (урочища Церковщина, Феофанія, Чорторий, Млинове, сел. Козин і Плюти тощо).

Проектна ємність територій масового відпочинку на розрахунковий строк у межах Києва складе 885,0 тис. чол. Передбачається розширення існуючих і створення нових парків на Троєщині, Позняках, Осокорках, Теремках, Оболоні, Трухановому острові, в уроч. "Дубовий гай", вздовж Совської балки і р. Нивка, на схилах Татарки, біля озер Синє, Вирлиця, Опечень, Видубицьке, в нових сельбищних районах тощо, створення на півдні лівобережжя біля сіл Вишеньки і Гнідин Олімпійського водноспортивного центру в комплексі зі спортивним парком. Неподалік розмістяться загальноміські центри для занять технічними видами спорту.

На Трухановому острові намічено створити поліфункціональний парк культури, розваг і відпочинку з розрахунковою одночасною кількістю відвідувачів 156 тис. чол. В парку передбачено розмістити потужні об'єкти рекреаційного обслуговування: спортивно-оздоровчий комплекс, аквапарк, водний комплекс розваг і навчально-тренувальних послуг, літній театр, містечки атракціонів, комплекси дитячого та родинного дозвілля, культурно-пізнавальний, видовищний тощо.

2. МІСЬКИЙ ПАСАЖИРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Пасажирські перевезення в м. Києві здійснюються метрополітеном, наземним пасажирським транспортом (трамвай, тролейбус, автобус, маршрутні таксомотори) і, в незначній мірі, електропоїздами залізниці між зупинними пунктами, розташованими в межах міста. Сумарний середньодобовий обсяг перевезень складає близько 4,3 млн. пасажирів.

трололітену, які є основою транспортної системи Києва, станом на 2004 рік мають загальну довжину 54,9 км (21 км на 1 млн. мешканців), що є найнижчим показником серед великих міст Європи (у Москві цей показник перевищує 30 км, у найбільших містах США - 40-60 км і більше).

Лінія швидкісного трамваю між Борщагівкою та площею Перемоги через незадовільний технічний стан не виконує функції швидкісного зв'язку і потребує реконструкції.

Без швидкісного транспорту в Києві ще залишаються південні та південно-західні райони правого берега (Солом'янка, Залізничний масив, Теремки, Кібцентр, просп. Науки тощо), північні райони лівого берега (Троєщина, Райдужний, Воскресенський), меридіональні напрямки вздовж лівобережжя. Наземний транспорт на зв'язках із ними працює з великою напругою.

Розгалужена мережа маршрутів наземного транспорту (трамваю, тролейбусу та автобусу) має сумарну довжину 590 км і охоплює всю територію міста. Вона забезпечує підвезення пасажирів до станцій метрополітену та обслуговує напрямки, де він відсутній.

Широке розповсюдження маршрутних таксомоторів, яке відбулося останнім часом, поряд із певними зручностями для пасажирів, є в цілому негативним явищем через збільшення машинопотоків і створення аварійних ситуацій у місцях їх скупчення (біля станцій метрополітену, в пересадочних вузлах тощо).

Середня тривалість пересувань із використанням громадського транспорту в межах Києва складає 42,2 хвилини.

Наповнення рухомого складу в години «пік» на більшості напрямків перевищує нормативне і в середньому складає: на метрополітені - 5,3 стоячих пасажирів на кв. м вільної площі підлоги при зайнятих місцях для сидіння, трамваї - 4,5, тролейбуси - 6,5, автобуси - 5,9 пас. на кв. м.

Рішення КСТ щодо міського пасажирського транспорту Києва ґрунтуються на збереженні пріоритету громадського транспорту і спрямовані на:

- транспортне забезпечення наміченого Генеральним планом територіального розвитку міста, в тому числі освоєння нових житлових районів на його периферії та віддалених площадках;
 - забезпечення необхідної провізної здатності на основних ділянках мережі, в першу чергу на мостових переходах через р. Дніпро;
 - поліпшення умов перевезень пасажирів, мінімізацію витрат часу на пересування;
 - зниження навантажень від пасажирського транспорту на вулично-дорожню мережу;
 - зменшення негативного впливу на навколишнє середовище.
- Виходячи з цього, в КСТ передбачено:
- розвиток швидкісного рейкового транспорту (прискорення темпів будівництва ліній метрополітену й реконструкція лінії швидкісного трамваю), як основи транспортної системи міста;
 - розвиток мережі наземного пасажирського транспорту та її вдосконалення за рахунок широкого використання тролейбусу із

заміною ним трамваю, автобусу та маршрутних таксомоторів на ділянках, де вони є неефективними, або погіршують умови руху транспорту та стан довкілля;

- низку заходів, що сприятимуть використанню розташованих у місті ліній і зупинних пунктів залізниці для перевезень приміськими електропоїздами міських пасажирів;
- формування системи пересадочних вузлів.

Метрополітен

У складі КСТ розроблена перспективна схема метрополітену, яка передбачає подовження трьох існуючих ліній і будівництво двох нових (загальна довжина ліній - 141,4 км, кількість станцій 109, пересадочних вузлів - 10).

Святошино-Броварська лінія подовжується вздовж просп. Палладіна до ст. "Новобіличі", яка розміститься біля однойменного зупинного пункту залізниці.

Куренівсько-Червоноармійська лінія набуває розвитку в південному напрямку до житлового масиву Чабани з відгалуженням від ст. "Іподром" на Кільцеву дорогу.

Сирецько-Печерська лінія подовжується на північний захід у бік житлового масиву Виноградар та на схід вздовж проспекту Бажана і вул. Бориспільської до ст. "Дарницький вокзал".

Подільсько-Воскресенська лінія проляже від ст. "Братиславська" по Подільському мостовому переходу, через центр міста до нових житлових районів південно-західної частини Києва - Жуляни, Гатне та Вишневе, матиме станції біля залізничного вокзалу Київ-Пасажи́рський і аеропорту "Київ".

Лівобережна лінія пройде від житлового масиву Троєщина вздовж магістралі Троєщина - Осокорки до ст. "Броварський проспект", за якою отримає розвиток у двох напрямках: повз Ленінградську площу до другого залізничного вокзалу та через масиви Позняки та Осокорки до майбутнього Олімпійського спортивного комплексу.

Розвиток мережі метрополітену на розрахунковий строк визначено на основі порівняння трьох варіантів, в які закладено різні темпи будівництва ліній (від 1,9 до 4,3 км за рік).

Прийнятий варіант передбачає введення в дію в період 2004 - 2020 р. 55,6 км ліній (по 3,3 км у середньому за рік) і 43 станцій, у тому числі:

Куренівсько-Червоноармійська лінія:

- від ст. "Либідська" до ст. "Теремки" (7,6 км) із шістьма станціями: "Деміївська", "Голосіївська", "Васильківська", "Виставковий центр", "Іподром", "Теремки".

Сирецько-Печерська лінія:

- від ст. "Дорогожичі" до ст. "Синьоозерна" (6,8 км) із чотирма станціями: "Сирець", "Мостицька", "Виноградар", "Синьоозерна";

- від ст. "Харківська" до ст. "Дарницький вокзал" (9,6 км) із шістьма станціями: "Вирлиця", "Бориспільська", "Червоний Хутір", "Промислова", "Вул. Горбунова", "Дарницький вокзал";

„Бівівська Брама" та "Теличка" на діючій дільниці.

Біло-Воскресенська лінія:

від ст. "Братиславська" до ст. "Солом'янська" (17,3 км, включаючи вилочне відгалуження на Лівобережну лінію) із тринадцятьма станціями: "Братиславська", "Бульвар Перова", "Райдужна", "Затока Десенка", "Труханів острів", "Суднобудівна", "Подільська", "Татарка", "Глибочицька", "Площа Перемоги", "Вокзальна", "Вул. Урицького", "Солом'янська";

Лівобережна лінія:

- від ст. "Вул. Милославська" до ст. "Дарницький вокзал" (14,3 км) із дванадцятьма станціями: "Вул. Милославська", "Вул. М. Цвєтаєвої", "Вул. Сабурова", "Вул. Т. Драйзера", "Вул. Каштанова", "Проспект Ватутіна", "Городня", "Дніпровська", "Броварський проспект", "Ленінградська площа", "Празька", "Дарницький вокзал".

Крім того, передбачено спорудження других входів на станціях "Вокзальна", "Дарниця", "Лісова", "Театральна", "Університет", "Дружби Народів", влаштування пасажирських конвеєрів у пересадочному вузлі ст. "Майдан Незалежності" - ст. "Хрещатик", розвиток експлуатаційно-виробничої бази (будівництво електродепо "Харківське", "Виноградар", "Воскресенське", "Троєщина", майстерень по ремонту ескалаторів в електродепо "Оболонь").

На розрахунковий строк загальна довжина мережі метрополітену становить 110,5 км, кількість станцій - 85, пересадочних вузлів - 9, у тому числі:

- Святошино-Броварська лінія від ст. "Академістечко" до ст. "Лісова" - 22,8 км, 18 ст.;
- Куренівсько-Червоноармійська від ст. "Героїв Дніпра" до ст. "Теремки" - 20,8 км, 18 ст.;
- Сирецько-Печерська від ст. "Синьоозерна" до ст. "Дарницький вокзал" - 35,3 км, 24 ст.;
- Подільсько-Воскресенська від ст. "Солом'янська" до ст. "Братиславська" - 17,3 км, 13 ст.;
- Лівобережна лінія від ст. "Вул. Милославська" до ст. "Дарницький вокзал" - 14,3 км, 12 ст.

Перевезення метрополітеном за розрахунковий період зростуть з 597,8 (2003 р.) до 901,0 млн. пас. за рік (в 1,5 раза), його питома вага в загальному обсязі досягне 42,2 %.

Наземний пасажирський транспорт

Рішення щодо подальшого використання *трамваю* прийняті виходячи з техніко-економічної оцінки доцільності експлуатації окремих ділянок у комплексі із заходами щодо розвитку та реконструкції вулично-дорожньої мережі і на період 2004 - 2020 рр. передбачають:

- реконструкцію лінії швидкісного трамваю від пл. Перемоги до

Кільцевої дороги з частковою зміною траси (9,3 км);

- будівництво 13,0 км нових ліній, у тому числі по подовженню просп. П.Григоренка від ст. м. "Позняки" на ж/м Осокорки (7,9 км), дільниці, що з'єднає лінії по вул. Симиренка та Відрадному проспекту (2,0 км);
- ліквідацію 46,0 км ліній на напрямках розвитку метрополітену (вул. Бальзака, вул. Бориспільська), тролейбусу (на Оболоні, по вул. Дмитрівській, Набережному шосе, просп. Ю.Гагаріна, Харківському шосе тощо) та автобусу.

Довжина трамвайної мережі скоротиться з 109,7 до 76,7 км (на 33,0 км), пасажироперевезення трамваєм зменшаться з 208,5 до 150,4 млн. пас. за рік (в 1,4 раза).

Передбачається значний розвиток *тролейбусу*, який має високі екологічні властивості, значну провізну здатність, не потребує окремого полотна для руху. Він стає основою наземного пасажирського транспорту міста, охоплює всі райони та важливі магістральні напрямки.

Довжина тролейбусної мережі збільшиться з 189,6 до 361,0 км (на 171,4 км), пасажироперевезення тролейбусом зростуть з 299,9 до 578,0 млн. пас. за рік (в 1,9 раза), його питома вага досягне 27,0 %.

Усього намічено побудувати 169,0 км тролейбусних ліній (по вулицях Борщагівська, Жиланська, Васильківська, Суздальська, Кільцевій дорозі, бульв. Перова, просп. Визволителів, на нових житлових масивах Осокорки, Вишгородський, Гатне, Вишневе тощо).

Автобус поширюватиметься в районах масового житлового будівництва (Осокорки, Гатне, Вишгородський, Ходосівка тощо), на периферійних магістралях (з організацією експресних маршрутів) та замінюватись тролейбусом на деяких напрямках.

Довжина мережі збільшиться з 485,0 до 638,0 км (на 153,0 км), пасажироперевезення автобусом зростуть з 199,7 до 287,0 млн. пас. за рік (в 1,4 раза).

Рішення КСТ щодо *маршрутних таксомоторів* передбачають поступову заміну рухомого складу автобусами середньої і великої місткості та переведення частини маршрутів (у першу чергу КП «Київпаstrанс») на роботу у звичайному режимі. Обсяг пасажироперевезень скоротиться з 288,1 до 150,0 млн. пас. за рік (у 1,6 раза). Питома вага маршрутних таксомоторів у загальному обсязі перевезень зменшиться з 15,5 до 7,0 %.

Проектом передбачено розвиток виробничо-експлуатаційної бази наземного пасажирського транспорту, який включає будівництво трамвайного депо "Відрадне", реконструкцію Подільського трамвайного депо (ім. Красіна), будівництво тролейбусного депо на території Дарницького трамвайного, тролейбусного депо по вул. Трутенка, тролейбусно-автобусних парків в комунальних зонах Троєщина, Осокорки - Центральні, Гатне, Вишгород, автобусного парку в комунальній зоні ж.м. Ходосівка. Лук'янівський трамвайний парк, трамвайне депо ім. Шевченка та тролейбусне депо № 1 по вул. Червоноармійській, розташовані в центральній частині міста, ліквідуються.

.../трішньоміських пасажироперевезень електропоїздами залізниці...
I 12,4 до 73,6 млн. пас. за рік (у 5,9 раза), питома вага в загальному...
...0,8 до 3,4%.

Система пасажирського транспорту на розрахунковий строк, крім існуючих видів, включає також нові - монорейковий, спеціальний парковий (електробус), канатну дорогу.

Траса монорейкової дороги довжиною 20 км намічена вздовж Дніпровських островів та Дніпровської Набережної від парку "Дружби Народів" до ст. "Славутич" Сирецько-Печерської лінії метрополітену.

Для водно-зеленого діаметра цей вид транспорту є найбільш раціональним, спроможним стати його транспортно-планувальною віссю, об'єднати окремі зони і комплекси від гирла Десни на півночі до просп. М.Бажана - на півдні.

Електробус, який є новим, екологічно чистим видом транспорту, передбачається запровадити в систему транспортного обслуговування Труханового та Венеціанського островів з метою забезпечення пасажирських зв'язків окремих функціональних зон і розосередження відвідувачів по території парку.

Таблиця 2.1

Основні показники розвитку міського пасажирського транспорту

№/п.	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
1.	Річний обсяг пасажирських перевезень, всього у т. ч.:	млн. пас./%	1565,3/100.0	1775,0/100.0	2140,0/100.0
	- метрополітен	-П-	572,5/36.5	690,0/38.9	901,0/42.2
	- трамвай	-П-	209,9/13.4	165,0/9.3	150,4/7.0
	- тролейбус	-П-	309,2/19.8	440,0/24.8	578,0/27.0
	- автобус*	-П-	218,7/14.0	240,0/13.5	287,0/13.4
	-маршрутні таксомотори	-П-	242,6/15.5	215,0/12.1	150,0/7.0
	- залізниця**	-П-	12,4/0.8	25,0/1.4	73,6/3.4
2.	Протяжність мережі по вісі:	км	51,6	76,2	110,5
	- метрополітен	-П-	51,6	76,2	110,5
	- наземний транспорт	-П-	590,0	650,0	850,0
	- трамвай	-П-	109,7	83,8	76,7
	- тролейбус	-П-	175,2	252,0	361,0
	- автобус	-П-	490,0	517,0	638,0
3.	Кількість рухомого складу в інвентарі:	од.			
	- метрополітен	-П-	593	788	1217
	- трамвай	-П-	570	450	410
	- тролейбус	-П-	594	885	1350
	- автобус	-П-	1022	1170	1500

* у звичайному режимі; ** міські перевезення

В період 2004 - 2020 рр. транспортна система Києва доповниться пересадочними вузлами на перехрещеннях ліній метрополітену (ст. "Лівобережна" - ст. "Броварський проспект", ст. "Тараса Шевченка" - ст. "Подільська", ст. "Лук'янівська" - ст. "Глибочицька", ст. "Райдужна" - ст. "Городня", на станціях "Дарницький вокзал" і "Вокзальна"), значними транспортно-пересадочними комплексами зовнішнього, приміського та міського транспорту в районі Дарницького вокзалу (залізниця - метрополітен), Харківської площі (автовокзал - метрополітен), Лівобережного центру (залізниця - метрополітен), зупинних пунктів залізниці Городня та Сирець (залізниця - метрополітен) тощо.

3. АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Автомобільний транспорт забезпечує потреби населення і народного господарства в пасажирських і вантажних перевезеннях. Щоденно в Києві ним перевозиться 940 тисяч пасажирів і 180 тисяч тонн вантажів. На 01.01.2003 р. чисельність парку автомобільного транспорту Києва складала 498,2 тис. одиниць, в розрахунку на 1000 мешканців - 190,4 одиниць.

Швидкими темпами зростає парк *легкових автомобілів*, що знаходяться у власності населення (індивідуальних). За період з 1995 р. середньорічний приріст їх кількості склав 20,8 тис. од., а чисельність досягла 414,2 тис. автомобілів.

Рівень автомобілізації легковими автомобілями на кінець 2002 р. становив 168,5 одиниць на 1000 мешканців, у т.ч. індивідуальними - 158,3.

За 2002 р. легковим автотранспортом було перевезено 340,6 млн. пас., у т.ч. індивідуальним - 207,1 млн. пас.

Місцями для постійного зберігання індивідуальних легкових автомобілів забезпечено майже 60% парку (245 тис. автомобілів). Вони розміщуються в гаражах і паркінгах (61%) та на відкритих платних автостоянках (39%).

Кількість легкових автомобілів на розрахунковий строк визначена виходячи з розрахункової чисельності населення 2790 тис. чол. та рівня автомобілізації (згідно ДБН 360-92** "Містобудування. Планування та забудова міських і сільських поселень" і Генерального плану м. Києва) - 300 автомобілів на 1000 мешканців, у т.ч. 290 автомобілів - у власності населення.

Парк легкових автомобілів на 2020 р. складе 837 тис. одиниць (809,1 тис. - у власності населення).

Обсяг пасажироперевезень легковим автотранспортом на розрахунковий строк визначився у розмірі 544,1 млн. пас. за рік.

Для постійного зберігання індивідуальних легкових автомобілів пропонується будівництво гаражів і паркінгів різних форм власності і різноманітних типів. В районах малоповерхової котеджної забудови необхідно розмістити до 10% маш.-місць (80 тис.). Орієнтовна потреба додаткової місткості багатопверхових гаражів, включаючи підземні, і паркінгів на розрахунковий строк - 500 тис. маш.-місць. Будівництво цих споруд доцільно здійснювати з використанням території існуючих одноповерхових гаражів і автостоянок.

Розвиток автомобільного транспорту

№/п	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
1.	Кількість автомобілів, всього у т. ч.: - легкові з них у власності населення - вантажні - автобуси - спеціальні	тис. од. -/- -/- -/- -/- -/-	498,2 440,9 414,2 43,7 6,6 7,0	616,4 554,4 528,0 47,5 7,1 7,4	909,6 837,0 809,1 55,8 8,4 8,4
2.	Рівень автомобілізації населення, всього у т. ч.: - легкові з них у власності населення - вантажні - автобуси - спеціальні	авт. на 1000 мешк. -/- -/- -/- -/- -/-	190,4 168,5 158,3 16,7 2,5 2,7	233,5 210,0 200,0 18,0 2,7 2,8	326,0 300,0 290,0 20,0 3,0 3,0
3.	Річний обсяг пасажирських перевезень легковим транспортом	млн. пас.	340,6	396,0	544,1
4.	Транспортна рухомість населення на легковому транспорті	поїздок на жит./рік	130	150	195
5.	Річний обсяг вантажних перевезень	млн. т зарік	62,9		106,2

4. МАГІСТРАЛЬНА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЯ МЕРЕЖА ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

До м. Києва підходять 11 автодоріг державного значення: 6 магістральних і 5 регіональних. До регіональних автошляхів належить також східна ділянка зовнішнього автодорожнього обходу міста, яка вже існує.

Основа вулично-дорожньої мережі м. Києва складають радіальні магістралі - продовження зовнішніх автодорожніх підходів із боку Овруча, Ковеля, Чопа, Одеси, Луганська, Харкова та Чернігова, дві півкільцеві магістралі на правому березі й ділянки меридіональних магістралей - на лівому.

Станом на 01.01.2003 р. загальна довжина вулично-дорожньої мережі становила 1630 км, у тому числі магістральної - 620 км (загальноміського значення - 260, районного - 360 км).

Щільність магістральної мережі - 2,13 км/км². Більшість магістралей має проїзну частину з чотирма та більше смугами руху (середня ширина проїзної частини магістральних вулиць дорівнює 18 м). Геометричні параметри багатьох магістралей не відповідають діючим державним будівельним нормам.

У Києві налічується 33 автодорожні мости через водні перешкоди, з яких чотири через р.Дніпро (Московський, "Метро", ім. Патона та Південний), по одному через р.Десенка, Русанівську протоку, Гавань р.Дніпро, 46 транспортних розв'язок у різних рівнях, 34 окремих/автодорожні шляхопроводи та 4 естакади, 257 позавуличних пішохідних переходів, із яких 22 - пішохідні містки.

Місткість паркінгів і автостоянок для тимчасового зберігання автомобілів у цілому по місту на розрахунковий строк повинна скласти 80 тис. маш.-місць (крім автостоянок у житлових кварталах і мікрорайонах).

Технічне обслуговування автотранспорту здійснюється в автопідприємствах та на майже ПО станціях технічного обслуговування. В комплексі з ними розташовано понад 70 автомийок.

З метою підвищення якості обслуговування автомобілів на розрахунковий строк необхідно збільшити потужність комплексу технічного обслуговування в 2,5 - 3 рази.

Автотранспортні підприємства легкових автомобілів різних форм власності, що зберігаються на існуючих територіях, підлягають модернізації, нові розміщуються в комунально-складських зонах районів Троєщина, Осокорки, Ходосівка, Гатне, Вишгородський.

Чисельність парку *вантажних автомобілів* на 01.01.2003 р. становила 43,7 тис. одиниць.

Сумарний обсяг вантажних перевезень у Києві складає 62,9 млн. т за рік, у тому числі промислових вантажів - 7,9 млн. т, будівельних - 36,6, споживчих і комунальних - 18,4 млн. т. Обсяг перевезень транзитних вантажів складає 4,1 млн. т за рік.

В Києві існує близько 700 автотранспортних підприємств вантажного транспорту, які розміщуються переважно в промислових районах міста. Незначна кількість АТП (15%) розташована на окремих ділянках.

Виходячи з розрахункових вантажопотоків та необхідності розміщення в Києві вантажного автопарку для здійснення перевезень за межами міста, на 2020 р. прийнятий рівень автомобілізації - 20 вантажних автомобілів на 1000 мешканців, кількість парку - 55,8 тис. одиниць.

Обсяг вантажоперевезень на автомобільному транспорті в Києві на розрахунковий строк складе 106,2 млн. т за рік, транзитних вантажів - 14,6 млн. т за рік.

Розміщення нових автотранспортних підприємств вантажного транспорту різних форм власності загальною місткістю 10,0 тис. автомобілів передбачається в промислових і комунально-складських зонах районів Троєщина, Осокорки, Гатне, Вишгород, Ходосівка.

На території Києва розташовано понад 300 автозаправних станцій, у т.ч. 20 - газозаправних. В цілому по місту у 2002 р. споживання різних видів палива складало: автомобільного бензину - 143,6 тис. т, дизельного пального - 156,8 тис. т, скрапленого газу - 1,9 тис. т.

На розрахунковий строк потреба в автомобільному паливі зросте вдвічі, відповідно збільшиться кількість автозаправних комплексів, які доцільно споруджувати з можливістю заправки бензином, дизельним паливом та скрапленим природним газом.

Основні показники розвитку автомобільного парку міста наведені в таблиці 3.1.

Останнє десятиріччя відзначилось стрімким зростанням парку автомобілів, що призвело до значного збільшення інтенсивності руху на вулицях Києва.

Ситуація загострюється через активізацію міжрегіональних та міждержавних зв'язків, яка провокує зростання потоків транзитного автотранспорту. За відсутності зовнішнього автодорожнього обходу ці потоки проходять територією міста, завантажуючи його магістральну мережу і, насамперед, мости через р. Дніпро.

Середня інтенсивність руху на магістралях становить 18,7 тис. приведених одиниць за добу. На найбільш навантажених вона досягає 50 - 85 тис. прив. од. (мости через р. Дніпро, мала півкільцева магістраль, Кільцева дорога, просп. Перемоги, просп. 40-річчя Жовтня, бульв. Дружби Народів та інші).

Інтенсивність руху між правим і лівим берегом складає понад 300 тис. привед. од. за добу - 27,1 тис. привед. од. за годину "пік", що на 20% перевищує пропускну спроможність діючих мостів. Такі ж тенденції є характерними для більшості основних магістралей Києва, особливо його центру. Це вимагає жорстких режимів регулювання, призводить до значних економічних витрат, пов'язаних із простоями та перепробігами транспорту, погіршує безпеку руху й стан довкілля.

Разом із тим спостерігається хронічне відставання темпів розвитку вулично-дорожньої мережі від реальних потреб міста. Поширені останнім часом реконструкція й капремонт окремих об'єктів не вирішують проблему дефіциту транспортних зв'язків на основних напрямках транспортних потоків.

Основними стратегічними напрямками розвитку вулично-дорожньої мережі Києва у Комплексній схемі прийняті:

- будівництво нових мостових переходів через р. Дніпро;
- зміна пріоритетів у відношенні будівництва та реконструкції об'єктів вулично-дорожньої мережі в бік нового будівництва;
- нарощування темпів будівництва транспортних розв'язок і шляхопроводів, збереження темпів будівництва позавуличних пішохідних переходів;
- створення умов для пропуску транзитних транспортних потоків в обхід житлових районів Києва.

Заходи, намічені Комплексною схемою транспорту до 2020 р., є етапом у формуванні перспективної структури вулично-дорожньої мережі міста.

Розвантаження магістральної мережі м. Києва від потоків транзитного автотранспорту - одна з основних стратегічних задач, що набула в КСТ поетапного вирішення. Основний захід - будівництво зовнішнього автодорожнього обходу від а/д Київ - Чоп до а/д Київ - Харків, яке має бути завершено до 2020 р., першочергові - подовження просп. Ватутіна до а/д Київ - Чернігів, реконструкція просп. Ватутіна та вул. Богатирської. Здійснення цього комплексу робіт дозволить спрямувати транзитні потоки з боку Чернігова та Сум безпосередньо на Московський міст і далі на Велику Окружну дорогу, оминаючи житлову забудову та міст "Метро".

Визначальним елементом у структурі магістральної мережі Києва є мости, що забезпечують зв'язок правобережною та лівобережною його частинами. За прогнозом, сумарна інтенсивність руху по мостах на 2020 р. становитиме 460 тис. привед. од. за добу.

На перспективу в межах м. Києва передбачене будівництво шести нових мостових переходів:

- в районі м. Вікігорода;
- на півночі від Оболоні;
- Подільського, суміщеного з метрополітеном;
- Дарницького, суміщеного із залізницею;
- в районі сел. Чапаєвка;
- в районі Конча-Заспи.

КСТ передбачено будівництво насамперед двох мостів: Подільського мостового переходу та моста в районі Конча-Заспи по трасі зовнішнього автодорожнього обходу для вирішення питань транзитного руху. Намічене також завершення реконструкції моста ім. Патона. До того ж, згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 р. № 755-р у Комплексну схему транспорту закладено спорудження Дарницького залізнично-автомобільного мостового переходу.

Великого перевантаження нині зазнають кільцеві магістралі правобережжя - Велика Окружна дорога та мала півкільцева магістраль, що виконують розподільчу функцію між радіальними магістралями міста. КСТ передбачена реконструкція Великої Окружної дороги від Гостомельського до Столичного шосе. Намічено розширити до 8 смуг руху просп. Палладіна, Кільцеву дорогу, вул. Акад. Заболотного, побудувати другі шляхопроводи на перетинах з лініями залізниці Київ - Фастів та Київ - Коростень, спорудити низку транспортних вузлів у різних рівнях та позавуличних пішохідних переходів.

Комплексною схемою намічена також реконструкція найбільш завантажених ділянок малої півкільцевої магістралі з будівництвом, де це необхідно, транспортних вузлів у різних рівнях, насамперед, на Московській площі, позавуличних пішохідних переходів та розподільчих огорож.

Серед основних об'єктів будівництва та реконструкції вулично-дорожньої мережі на розрахунковий строк такі:

- створення правобережних і лівобережних підходів до Подільського та Дарницького мостових переходів;
- реконструкція радіальних магістралей: вул. Вишгородська - вул. Фрунзе; вул. Стенка - вул. Мельникова; просп. Акад. Глушкова - просп. 40-річчя Жовтня; просп. Воз'єднання - просп. Гагаріна; Броварського проспекту;
- реконструкція ділянок меридіональної магістралі Вишгород - Ходосівка: Набережного шосе, Наддніпрянського шосе, Столичного шосе;
- будівництво ділянок меридіональної магістралі Троєщина - Осокорки;

- будівництво подовження вул. Кіровоградської до вул. Крейсера "Аврора", Оболонського іросп. до Подільського мостового переходу, бульв. Лепсе через залізницю в напрямку вул. Медової;
- спорудження транспортних розв'язок, б' різних рівнях у найбільш завантажених транспортних вузлах: - на Московській, Європейській, Поштовій, Ленінградській, Хашківській площах (на I чергу); на пл. Перемоги, пл. Героїв ВВВ да переточі вулиць Артема та Черновола, на Голосіївській та Виставкршій площах тощо;
- реконструкція вулиць у центральній частині міста та будівництво вулиць на нових житлових масивах.

В КСТ передбачене будівництво автодорожніх тунелів при появі технічної можливості та відповідного фінансування таких проектів.

Для розвантаження Набережного шосе/ бульв. Л.Українки та інших магістралей в центральній частині міста запропоновано спорудити два тунелі: від Правобережного підходу до Подільського мостового переходу до площі Героїв ВВВ та на подовженні вул. Сак'яганського з виходом на перетин вул. Мечникова та Кловського узвозу.

Зменшити транспортне навантаження центральних вулиць та моста "Метро" можливо при будівництві ще одного тунелю - від площі Перемоги до Броварського проспекту з підрічнокУ дільницею паралельно існуючому мосту "Метро".

За період 2004 - 2020 ррУв м. Києві намічено спорудити три мости, побудувати та реконструювати 550 км вулкнь і доріг, 100 транспортних розв'язок у різних рівнях, 30 шляхопроводів, 195 позавУличних пішохідних переходів

Основні техніко-еконоїїчні показники розвитку вулично-дорожньої мережі наведені в таблиці 4.1.

Таблиця 4.1

Техико-екоіомічні показники розвитку вулично-дорожньої мережі

№/п	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
1.	Протяжність магістральної мережі, всього (в межах міста) у т.ч. - загальноміського значення	км	620,0	662,0	990,0
	районного значення		260,0	286,8	483,0
			360,0	375,2	508,0
2.	Кількість автодорожніх мостів через р. Дніпро	од.	4	5	7
3.	Кількість транспортних розв'язок/ в різних рівнях	од.	46	73	126
4.	Кількість шляхопроводів	од.	34	39	49
5.	Кількість пішохідних переходів	од.	257	360	460
6.	Щільність магістральної мережі	км/км ²	2,13	2,15	2,19

Умови *дорожнього руху* ігм. Києві відзначаються жорстким регулюванням, постійним зниженням швидкостей руху, збільшенням кількості заторових ситуацій, зростанням витрат часу пасажирями легкового та громадського транспорту.

Нині в місті встановлено 551 світлофорний об'єкт, 38 тис. дорожніх знаків та покажчиків, із яких близько 26 тисяч не відповідають діючим нормам, з 1990 р. функціонує автоматизована система керування дорожнім рухом (АСКДР), яка охоплює 107 перехресть.

У Києві діє схема маршрутного орієнтування для транзитного вантажного руху з частковим пропуском його в межах міської забудови по Харківському шосе, просп. Ю.Гагаріна, вул. Братиславській, Броварському проспекту, вул. Полярній та ін. На частині магістралей та майже на всіх центральних вулицях рух вантажного транспорту заборонено.

Одним із основних показників рівня безпеки руху є кількість і тяжкість дорожньо-транспортних пригод (ДТП). За даними Управління державної автоінспекції у 2003 р. в місті сталось 2927 ДТП, в яких 324 чол. загинуло і 3212 чол. було поранено, що у порівнянні з 2002 р. становить 118,9%. Близько половини всіх автопригод скоюється з вини пішоходів.

Найбільш небезпечними ділянками вулично-дорожньої мережі вважаються місця концентрації ДТП, в яких кількість випадків за рік більша трьох. На даний час у м. Києві поставлено на облік 592 таких пункти, за 2002 та 2003 рр. тут загинуло 254 і травмовано 1987 чоловік.

Удосконалення організації дорожнього руху потребує створення системи отримання інформації щодо параметрів транспортного руху, її обробки та аналізу, управління, регулювання та контролю за дорожнім рухом, інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху.

Намічений у КСТ великий обсяг заходів й розвитку вулично-дорожньої мережі (будівництво та реконструкція вулиць, транспортних вузлів, позавуличних пішохідних переходів) значною мірою сприятимуть вирішенню проблем організації дорожнього руху. Крім того, проектом передбачено:

- впровадження руху Транзитного вантажного автотранспорту за маршрутом а/д Київ-Чернігф/- подовження просп. Ватутіна - просп. Ватутіна - Московський міст - Московський просп. - вул. Богатирська - Вегхика Окружна дорога - Столичне шосе - Південний міст - прості! Бажана - а/д Київ-Харків - північно-східний обхід Києва, а також по першій дільниці зовнішнього обходу між Одеським та Луганським напрямками;
- встановлення як мінімум 300 світлофорних об'єктів, введення в дію на 145 перехрестях міста другої черги АСКДР;
- збільшення протяжності розподільчих огорож з 52 до 102 км.

З метою зменшення перешкод для руху транспортних потоків пропонується заборонити паркування автомобілів у проїзних частинах магістральних вулиць з інтенсивним рухом транспорту і/перекести його на вулиці місцевого значення, влаштовувати паркувальні маданчики на тротуарах лише в тих місцях, де

пішохідні потоки є незначними, а ширина тротуару достатньою для безперешкодного руху пішоходів.

5. ПРИМІСЬКИЙ І ЗОВНІШНІЙ ТРАНСПОРТ

Зовнішній транспорт

Київський вузол зовнішнього транспорту включає:

- залізничний вузол із п'ятьма радіальними підходами з боку Фастова, Коростеня, Ніжина, Гребінки і Миронівки, об'єднаними в межах міста діаметральною та півкільцевою лініями, та станцією Київ-Пасажирський;
- автовокзал і шість автостанцій ("Полісся", "Поділ", "Дачна", "Південна", "Дарниця" та "Видубичі");
- річковий порт із двома вантажними районами, річковий вокзал і пасажирські причали;
- міжнародні аеропорти "Бориспіль" і "Київ", вантажний аеропорт "Гостомель".

В основу прийнятих в КСТ рішень щодо розвитку зовнішнього транспорту покладені матеріали Генерального плану та розпорядження Кабінету міністрів України: від 10.12.2003 р. № 755-р "Про будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві на залізничній дільниці Київ-Московський – Дарниця"; від 31.03.2004 р. № 192-р "Про будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції Дарниця в м. Києві"; від 17.06.2004 р. № 388-р "Про заходи щодо будівництва комплексу технічної пасажирської станції Київського залізничного вузла в районі станції Дарниця. Вони спрямовані на:

- підвищення пропускної здатності найважливіших елементів вузла;
- винесення транзитного вантажного руху за межі міської забудови;
- формування системи вокзальних комплексів;
- організацію комплексних пересадочних вузлів.

Відправлення пасажирів Київського вузла зовнішнього транспорту у далекому сполученні зростає з 11,6 млн. пас. у 2002 р. до 16,4 у 2010 р. та 22,6 млн. пас. у 2020 р.

Залізничний транспорт. Головними особливостями Київського залізничного вузла є обслуговування найкрупнішого столичного міста, пропуск значних транзитних вантажних потоків, концентрація пасажирських перевезень далекого сполучення на єдиній станції Київ-Пасажирський та її перевантаження приміськими пасажирами.

Основними заходами розвитку вузла залізничного транспорту на розрахунковий строк є:

- будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро й розв'язок у різних рівнях у районі з.п. Лівий Берег і Видубичі;
- спорудження дільниці зовнішнього обходу Підгірці - Васильків-1 для пропуску транзитних вантажів;

- будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції Дарниця;
- спорудження додаткових головних колій на дільницях: Київ-Московський - Дарниця, Жуляни - Глеваха, Дарниця - Бровари, Київ - Миронівка;
- закриття 66 малодіяльних під'їзних колій на 10 вантажних станціях;
- створення трьох транспортно-складських комплексів: в районі с. Кожухівка Васильківського району, с. Калинівка Броварського району, м. Українка в комплексі з новими вантажними районами річкового порту;
- закриття вантажних станцій і дворів Київ-Товарний, Київ-Дніпровський, вантажного двору Київ-Петрівка, вантажної роботи на ст. Київ-Пасажирський, розвиток вантажних дворів на станціях Жуляни та Ліски.

Обсяги вантажних перевезень Київського залізничного вузла до 2020 р. зростуть більш ніж удвічі, в основному, за рахунок транзитного вантажопотоку, який складатиме 85% загального вантажообороту вузла.

Відправлення пасажирів у прямому й місцевому сполученнях після введення в дію нової пасажирської станції здійснюватиметься від двох станцій: Київ-Пасажирський і Дарниця.

Щодо розвитку Київського залізничного вузла не вирішеними залишаються питання організації сортувальної роботи поза межами міста (поки ще залишається на ст. Дарниця), повного винесення за межі Києва транзитного вантажного руху.

Автобусний транспорт. Збудовані понад 30-40 років тому автовокзал і автостанції (крім "Видубичів") морально та фізично застаріли, не відповідають технологічним вимогам щодо обслуговування пасажирів і рухомого складу, містобудівним критеріям їх розміщення.

З метою покращання обслуговування пасажирів і перевізників міжміського автобусного сполучення та виключення руху автобусів міськими вулицями намічено будівництво двох сучасних автовокзалів: на правому березі Дніпра в районі Теремків і на Харківській площі в лівобережжі. При цьому припиняється експлуатація Центрального автовокзалу, автостанцій "Поділ", "Південна" та "Дачна", автостанції "Дарниця" і "Полісся" підлягають модернізації.

Відправлення пасажирів міжміського сполучення відбуватиметься виключно з автовокзалів і автостанцій.

Річковий транспорт. В районі м. Українки до 2020 р. намічено початок будівництва вантажного річкового порту - водного транспортно-складського комплексу із причалами тарно-штучних і мінерально-будівельних вантажів, причалів для металобрухту і митниці. Це надасть можливість поступового винесення вантажних районів Київського річкового порту з Гавані на Подолі. Передбачається реконструкція річкового вокзалу на Поштової площі.

Повітряний транспорт. Намічено спорудження аеровокзальних комплексів в аеропортах "Київ" і "Бориспіль", в перспективі - нового аеропорту "Рославичі".

Приміський транспорт

Перевезення пасажирів у приміському сполученні в м. Києві здійснюється в основному залізничним і автобусним транспортом.

Щодоби ними прибуває і від'їжджає майже 400 тис. пас, у т. ч. на залізничному транспорті - близько 270, автобусному - 130 тис. пас. Для поїздок у межах міста електропоїздами користуються понад 30 тис. пас.

Залізничний транспорт. Пасажироперевезення електропоїздами у приміському сполученні здійснюються по п'ятьох напрямках, а в межах Києва реалізуються через мережу 26-ти зупинних пунктів і станцій. В місті поїзди прямують в основному по напрямку Дарниця - Київ-Пасажирський - Київ-Волинський, північне півкільце використовується значно менше. Спостерігається перевантаження станції Київ-Пасажирський приміськими пасажирями, а також незначний обсяг внутрішньоміських перевезень.

Щодо розвитку приміського транспорту КСТ передбачає:

- удосконалення зонного принципу організації руху електропоїздів із підсиленням зонних станцій Боярка, Ірпінь, Бровари, Миронівката збільшення частоти руху на приміських дільницях;
- будівництво дільниці з. п. Чубинський - аеропорт "Бориспіль";
- реорганізацію руху в межах вузла з обертанням частини приміських поїздів Фастівського, Тетерівського, Ніжинського і Гребінківського напрямків на ст. Київ-Петрівка або проходженням їх за маятниковими маршрутами, що зменшить завантаження ст. Київ-Пасажирський, створить умови для залучення на залізницю міських пасажирів;
- будівництво нових зупинних пунктів у пересадочних вузлах, що формуються на перехрещеннях залізниці з метрополітенем та іншими видами міського транспорту, на важливих напрямках територіального розвитку міста (Кільцева дорога, Вишневе, Відрадний, Либідська площа, Лівобережний, Чапаєвка, додаткові платформи з. п. Борщагівка та ін.), модернізація всіх діючих зупинних пунктів;
- будівництво моторвагонного депо на ст. Борщагівка-Технічна.

Відправлення пасажирів Київського залізничного вузла у приміському й міському сполученнях зросте відповідно з 49,0 та 12,4 млн. пас. за рік у 2002 р. до 54,4 та 73,6 млн. пас. у 2020 р.

Автобусний транспорт. Автобуси щоденно перевозять близько 130 тис. пасажирів по дев'ятьох приміських напрямках, мають у місті розгалужену систему кінцевих зупинних пунктів, які зосереджуються в основному в районах станцій метрополітену.

Деякі маршрути, минаючи найближчі станції метрополітену, прямують до кінцевих пунктів, розташованих глибоко в міській забудові, що призводить до завантаження вуличної мережі міста (Бориспільський, Одеський напрямки тощо).

Для **оптимізації** розміщення кінцевих зупинних пунктів приміських автобусних маршрутів визначені пересадочні вузли в районах периферійних станцій метрополітену "Бориспільська", "Теремки", "Академістечко", "Синьоозерна", "Братиславська". Зупинні пункти біля станцій метро "Лівобережна" та "Нивки", а також на Либідській площі закриваються.

Відправлення пасажирів на автобусному транспорті у приміському сполученні збільшиться з 23,9 млн. пас. за рік у 2002 р. до 28,5 млн. пас. у 2020 р.

Річковий транспорт. КСТ передбачено відновлення приміських і розширення внутрішньоміських маршрутів, у т.ч. екскурсійних, будівництво пасажирських причалів у Вишгороді, на Оболоні, Трухановому острові, Теличці і в районі перспективного водноспортивного Олімпійського центру.

Основні показники роботи приміського та зовнішнього транспорту наведені в таблиці 5.1.

Таблиця 5.1

Основні показники роботи приміського та зовнішнього транспорту

№/п	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
1.	Відправлення пасажирів, всього у т.ч.:	млн. пас. зарік	96,9	147,0	180,1
	- у далекому (міжміському) сполученні, всього	-II-	11,6	16,4	22,6
	з них:				
	залізничний транспорт	-II-	8,1	9,1	10,0
	автобусний транспорт	-II-	2,4	5,2	7,0
	річковий транспорт	-II-	0,2	0,6	1,0
	повітряний транспорт	-II-	0,9	1,5	4,6
	- у приміському сполученні,	-II-	85,3	130,6	157,5
	з них:				
	залізничний тр-т(вкл. міські)	-II-	61,4	99,4	128,0
автобусний транспорт	-II-	23,9	30,6	28,5	
річковий транспорт	-II-	-	0,6	1,0	
2.	Обсяги вантажних перевезень, всього у т.ч.:	млн. т зарік	41,8	70,8	97,1
	-залізничний транспорт, всього	-II-	39,5	65,1	88,3
	з них:				
	транзит	-II-	31,1	55,0	75,0
	місцева вантажна робота, всього	-II-	8,4	10,1	13,3
	у т. ч.:				
	прибуття	-II-	7,3	8,2	10,5
	відправлення	-II-	1,1	1,9	2,8
	-річковий транспорт	-II-	2,3	5,6	8,5
	-повітряний транспорт	-II-	-	0,1	0,3

6. ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА

У Києві склалася розвинена система транспорту, яка включає різні його види: автомобільний, залізничний, повітряний, водний та електротранспорт, що стало однією із причин антропогенних змін у природному середовищі, а також перевищення нормативних параметрів фізичного впливу.

Найбільш шкідливим в екологічному відношенні є автомобільний транспорт, через те що його викиди є основними за валом і надходять у повітря майже безпосередньо в зоні дихання людини.

Речовинами, які спричиняють забруднення атмосферного повітря в небезпечних для здоров'я населення концентраціях, є діоксид азоту (ІОг) та оксид вуглецю (СО). Вони складають понад 85% всіх викидів і їх концентрація збільшується пропорційно зростанню автомобільного потоку.

Порівнянні маси річних пробігових викидів в існуючому стані і на розрахунковий період з урахуванням прогнозованого зростання автомобільного парку м. Києва наведені в таблиці 6.1.

Таблиця 6.1

Прогноз річних пробігових ВИКИДІВ ШКІДЛИВИХ речовин

Тип	ІО,	РЬ	СО	С _x Н _y	с	ЗО,
2004	3314,94	111,91	17191,14	2324,68	97,82	351,80
2020	9105,30	173,02	28107,56	3809,14	464,28	1236,26
%	+ 174,7	+ 54,6	+ 63,5	+ 63,9	+ 374,6	+ 251,4

Суттєве зменшення викидів (по NO₂ - на 50%, по СО - на 80%) забезпечується за рахунок обладнання автотранспорту нейтралізаторами.

Для зниження викидів сполук свинцю необхідна реалізація постанови Кабінету Міністрів України від 01.10.1999 р. № 1825 "Програма поетапного припинення використання етилового бензину в Україні".

Серед запроєктованих заходів щодо розвитку вулично-дорожньої мережі, які сприятимуть зменшенню негативного впливу автотранспорту на стан довкілля, такі:

- будівництво 88 розв'язок у різних рівнях та 23 шляхопроводів;
- будівництво 195 позавуличних пішохідних переходів;
- подальший розвиток автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) з автоматизацією 145 перехресть.

Законодавча підтримка заходів:

- припинення поставки в м. Київ етилового бензину;
- контроль за якістю бензину, який надходить у місто і відпускається мережею автозаправок;

Впровадження на автотранспорті міста нейтралізаторів діоксиду азоту, вуглеводних сполук сприятиме зменшенню токсичності викидів автотранспорту.

Реалізація комплексу заходів із розвитку та реконструкції вулично-дорожньої мережі, спрямованих на оптимізацію руху транспортних потоків, дозволить скоротити питомі обсяги викидів шкідливих речовин на 10%. Шкода, яка буде відвернута, складе орієнтовно 4 тис. т шкідливих речовин за рік.

Заходи, що сприятимуть зменшенню рівнів шуму:

- будівництво захисних огорож-екранів та екрануючих споруд, застосування шумозахисних зовнішніх конструкцій у житловому та громадському будівництві;
- реконструкція магістралей для забезпечення безперешкодного пропуску високоінтенсивного руху, заміна покриття проїзних частин та контроль їх

технічного стану, застосування нових технологій влаштування трамвайного полотна.

На основі картограм інтенсивності руху автомобільного транспорту в проєкті визначені небезпечні зони й ділянки вулично-дорожньої мережі міста (існуючий стан і розрахунковий строк), де рівні загазованості та шуму вищі граничнодопустимих норм.

7. ПЕРША ЧЕРГА БУДІВНИЦТВА

Міський пасажирський транспорт

Розвиток міського пасажирського транспорту Києва до 2010 р. є першим етапом реалізації програми, передбаченої Комплексною схемою транспорту на розрахунковий строк.

В період першої черги передбачається подовження діючих ліній метрополітену та будівництво дільниць двох нових, що є важливим для формування мережі.

Розвиток Куренівсько-Червоноармійської лінії відбуватиметься в південному напрямку від ст. "Либідська" до ст. "Виставковий центр" (5,0 км, 4 станції), Сирецько-Печерської - в північно-західному від ст. "Дорогожичі" до ст. "Сирець" (1,6 км, 1 станція, введена в дію у 2004 р.), і в південно-східному від ст. "Харківська" до ст. "Червоний Хутір" (3,5 км, 3 станції, електродепо "Харківське").

Будівництво Подільсько-Воскресенської лінії відбуватиметься в центральній її частині від ст. "Подільська" до ст. "Вокзальна" (4,6 км, 5 станцій), Лівобережної - від ст. "Вул. Каштанова" до ст. "Дніпровська" з виловним відгалуженням на ст. "Лівобережна" (5,1 км, 4 станції), що надасть можливість вперше в Києві організувати рух за маршрутною схемою.

В цей період планується також здійснити будівництво других входів на станціях "Вокзальна", "Дарниця", "Лісова" Святошино-Броварської лінії, станції "Львівська Брама" Сирецько-Печерської лінії.

Всього за період 2004 - 2010 рр. передбачається введення в дію 21,3 км ліній метрополітену і 18 станцій, кількість пересадочних вузлів збільшується з трьох до шести.

Обсяги робіт і капіталовкладень на розвиток метрополітену на період 2004 - 2010 рр. наведені в таблиці 7.1.

В період першої черги передбачається побудувати 6,9 км трамвайних ліній, у тому числі між Південною Борщагівкою та Відрадним на правому березі, між вулицями Празькою та Бориспільською (частково в тунелі), продовження діючої лінії на Осокорки-Північні в лівобережжі.

Дільниці з незначними пасажиропотоками та на магістралях, що підлягають реконструкції із заміною трамвайного сполучення на тролейбусне та автобусне, будуть ліквідовані (Набережне шосе, Оболонь, вул. Дмитрівська, просп. Ю.Гагаріна, Харківське шосе, вул. Бориспільська тощо, всього 32,8 км).

Лук'янівський парк і депо ім. Т.Г.Шевченка ліквідуються. Передбачена реконструкція Подільського депо (ім. Красіна) по вул. Фрунзе, 132, будівництво депо "Відрадне" на 200 ваг.-місць по вул. Якутській, 14.

До 2010 р. планується введення в дію 61,0 км *тролейбусних* ліній, у тому числі в **Біличах**, Голосіївському районі, лівобережжі (по просп. Ю. Гагаріна, бульв. Перова, Харківському шосе та ін.), відновлення руху по Хрещатику, вулицях Грушевського та Червоноармійській.

Основними заходами трансформації *автобусної* мережі на першу чергу є її розвиток переважно в периферійній частині міста (53,9 км) та часткова ліквідація в центральних районах на напрямках нових ліній метрополітену й тролейбусу (21,9 км).

Для розміщення та обслуговування рухомого складу тролейбусу та автобусу намічено розвиток виробничої бази з будівництвом двох тролейбусних депо (на території Дарницького трамвайного депо по вул. П.Усенка та по вул. Трутенка замість тролейбусного депо № 1 по вул. Червоноармійській, що ліквідується), суміщеного тролейбусно-автобусного парку в комунальній зоні Троещина.

Обсяги робіт і капіталовкладень на розвиток трамваю, тролейбусу та автобусу на період 2004-2010 рр. наведені в таблиці 7.2.

Магістральна вулично-дорожня мережа

Заходи щодо розвитку вулично-дорожньої мережі передбачають будівництво та реконструкцію 151,9 км вулиць і доріг, 34 транспортних розв'язок у різних рівнях, 11 шляхопроводів, 95 позавуличних пішохідних переходів, що дозволить:

- підвищити пропускну спроможність транспортних зв'язків через р.Дніпро (спорудження Подільського мостового переходу, завершення реконструкції моста ім. Патона);
- спрямувати значну частину транзитних автомобільних потоків в обхід території міської забудови (спорудження дільниці зовнішнього автодорожнього обходу Києва від а/д Київ - Одеса до а/д Київ - Луганськ, подовження просп. Ватутіна до обходу м. Бровари, будівництво Великої Окружної дороги від вул. Богатирської до Мінського шосе);
- значно поліпшити умови руху по основних кільцевих (Велика Окружна дорога та мала півкільцева магістраль) і радіальних (вулиці Богатирська, Фрунзе, Вишгородська, проспекти 40-річчя Жовтня, Возз'єднання, Ю. Гагаріна, Броварський, Набережне шосе тощо) магістралях;
- створити розвинену дорожньо-транспортну інфраструктуру в районах масової житлової забудови.

Заходи щодо розвитку вулично-дорожньої мережі м.Києва, обсяги робіт і капіталовкладень на період 2004 - 2010 рр. наведені в таблиці 7.3.

Зовнішній транспорт

Серед основних об'єктів, передбачених КСТ на першу чергу по залізничному транспорту, - будівництво залізничного вокзалу в лівобережній частині міста на ст. Дарниця, залізнично-автомобільного моста на дільниці Київ-Московський - Дарниця, другої колії на дільниці Київ-Московський - Підгірці (17,4 км) та обхідної двоколійної лінії Підгірці - Васильків-1 (20,0 км), двох транспортно-складських комплексів - в районі с. Кожухівка Васильківського району на правому березі та с. Калинівка Броварського району на лівобережжі, технічної пасажирської станції на ст. Дарниця.

Програма розвитку автобусного транспорту включає будівництво автовокзалів "Теремки" та в районі Харківської площі.

Основними заходами розвитку річкового транспорту є початок будівництва вантажних причалів нового річкового порту, реконструкція річкового вокзалу на Поштової площі.

У Київському авіаційному вузлі намічена реконструкція аеропортів "Бориспіль" і "Київ" із будівництвом у них аеровокзальних комплексів потужністю відповідно 2000 і 600 пасажирів за годину.

Враховуючи міжнародний досвід і практику використання вертольотів у великих містах Західної Європи та Америки, для задоволення народногосподарських потреб визнано за доцільне створити в Києві вузол з експлуатації вертольотної техніки.

Київський вертольотний вузол включатиме базовий вертодром (в аеропорту "Київ") і дев'ять вертольотних майданчиків, які передбачено побудувати на території міста в районі державного опікового центру, лікарні швидкої допомоги, пл. Шевченка, Конча-Заспи, аеропорту "Чайка", на території Рибальського півострова, Телички, в комплексі Національного виставкового центру тощо.

Обсяги робіт і капіталовкладень на розвиток метрополітену
на період 2004-2010 рр.

Найменування	Експлуатаційна довжина км	Орієнтована вартість будівництва, млн.грн.	Роки будівництва	Виконано на 01.01.2004, млн. грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.						Примітки	
					2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
Світлошпівно-Броварська лінія												
2-й вхід па ст. "Лісова"		10,0	2006				10,0					
2-й вхід на ст. "Дарниця"		50,1	2007-2008				20,0	30,1				
2-й вхід на ст. "Вокзальна"		130,1	2007-2009				30,0	40,0	60,1			
Куренівсько-Червоноармійська лінія												
ст. "Либідська" - ст. "Васильківська"	3,8	490,0	2004-2007		20,0	40,0	180,0	250,0				
ст. "Васильківська" - ст. "Виставковий центр"	1,2	123,0	2007-2008				10,0	113,0				
ст. "Виставковий центр"- ст. "Теремки"		30,0								10,0	20,0	Введення в дію після 2010 р.

Найменування	Експлуатаційна довжина км	Орієнтовність будівництва, млн.грн.	Роки будівництва	Виконано на 01.01. 2004, млн. грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.							Примітки	
					2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		
Майстерні по ремонту ескалаторів електродепо "Оболонь"		151,7	2004-2007		5,0	10,0	65,0	71,7					
Сирецько-Печерська лінія ст. "Дорогожичі" - ст. "Сирець"	16	298,0	2000-2004	181,0	117,0								
ст. "Харківська" - ст. "Бориспільська" з I чергою електродепо "Харківське"	2,4	667,3	2003-2005	25,0	130,0	512,3							
ст. "Бориспільська" - ст. "Червоний хутір" з II чергою електродепо "Харківське"	1,1	241,7	2005-2006			10,0	231,7						
ст. "Червоний хутір" - ст. "Дарницький вокзал"		415,0						30,0	60,0	325,0		Введення в дію у 2011р.	
Введення в дію ст. "Вирлиця"		15,0	2006-2007			5,0	10,0						
Введення в дію ст. "Львівська Брама"		140,0	2008-2010					30,0	40,0	70,0			

Найменування	Експлуатаційна довжина км	Орієнтовність будівництва, млн.грн.	Роки будівництва	Виконано на 01.01.2004, млн. грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.							Примітки
					2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Подільсько-Воскресинська лінія												
ст. "Подільська" - ст. "Глибочицька"	2,4	597,0	2005-2009			20,0	60,0	110,0	190,0	217,0		
ст. "Глибочицька" - ст. "Вокзальна"	2,2	476,5	2007-2010					55,0	80,0	105,0	236,5	
ст. "Вокзальна" - ст. "Солом'янська"		15,0									15,0	Введення в дію після 2010 р.
Лівобережна ліній												
ст. "Вул. Каштанова" - Ст. "Дніпровська" з вилючним відгалуженням на ст. "Лівобережна" Святошино-Броярської лінії	6,6	557,4	2006-2009				90,0	110,0	160,0	197,4		
ст. "Вул. Каштанова" - ст. "Вул. Милославська" з електродспо "Троещина"		30,0									30,0	Введення в дію після 2010 р.
Всього по лініях:	21,3	4437,8		206,0	272,0	592,3	641,7	666,7	673,1	689,5	696,5	
Придбання рухомого складу (180 ваг.)		338,4		-	18,8 (Юваг.)	94,0 (50ваг.)	62,2 (33ваг.)	58,2 (31 ваг.)	18,8 (Юваг.)	56,4 (30ваг.)	30,0 (16ваг.)	
Всього по метрополітену:		4776,2		206,0	290,8	686,3	703,9	724,9	691,9	745,9	726,5	

Обсяги робіт і капіталовкладень на розвиток наземного пасажирського транспорту
на період 2004 - 2010 рр.

Пайменування	Довжина, км	Орієнтовна вартість, млн. грн.	Роки будівництва	Виконано на ОІ.01. 2004р., млн. грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.						Примітки	
					2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
Лінії трамваю Лінія швидкісного руху від вул. Старовокзальної до Кільцевої дороги	Будівн.- 3,4; реконст.- 15,1	96,0	2005-2008			10,0	16,0	40,0	30,0			Реконструкція
Від проси. Відрядного до вул. Симиренка	4,0	19,5	2004-2006		0,5	10,0	9,0					
По вул. І.Сергієнка	1,6	5,0	2005-2006			2,0	3,0					
Від вул. Празької до вул. Бориспільської з будівництвом тунелю	1,2	32,0	2005-2006			14,0	18,0					
По пр. П.Григоренка від ст.м. «І Позняки » до вул. Б. Гмирі	3,6	10,0	2007-2009					2,0	4,0	4,0		

Найменування	Довжина, км	Орієнт. вартість, млн. грн.	Роки будівництва	Виконано на ОІ.01. 2004р., млн.грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.						Примітки	
					2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
Оновлення колійного господарства		12,0	2009-2010							5,0	7,0	Реконстр. лінії по вул. Фрунзе
Всього по лініях трамваю:	Будівн.- 13,8 реконст.- 15,1	174,5			0,5	36,0	46,0	42,0	34,0	9,0	7,0	
Лінії тролейбусу												
По бульв. Р.Роллана, гір. 50-річчя Жовтня, Кільцевій дорозі, вул. Тулузи, вул. Я.Коласа, вул. Святошинській до ст.м. «Святошин»	10,5	16,7	2003	16,7								Введено в дію 12.2003
По Чернозоряному пр. та по вул. Грабовського	11,9	23,5	2003-2005	1,5	18,0	4,0						Введено в дію 06.2004
По вул. М.Грушевського, вул. Хрещатик	7,0	14,0.	2009-2010							4,0	10,0	
По вул. Дмитрівській, вул. Саксаганського від вул. Чорновола до вул. Комінтерну	3,6	7,2	2010								7,2	
По новому проїзду від вул. Л.Толстого до Вокзальної площі	0,4	0,8	2008						0,8			Одnobічний рух

Найменування	Довжина, км	Орієнтовність, млн. грн.	Роки будівництва	Виконано на ОІ.01. 2004р., млн.грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.						Примітки
					2004	2005	2006	2007	2008	2009	
По вул. Борщагівській, вул. Жилянській від Індустріального шляхопроводу до вул. Червоноармійської та по вул. Горького від вул. Жилянської до вул. Дмитрова	12,8	25,6	2007-2009				2,6	10,0	18,0		
По вул. Зої Гайдай, вул. Марш. Малиновського	4,2	9,3	2004-2005		8,3	1,0					
По пр. Акад. Палладіна від вул. Уборевича до залізниці	3,0	6,0	2006			6,0					
По вул. Паумова, вул. Булаховського, вул. Підлісній	8,0	16,0	2006-2008			2,0	10,0	4,0			
По вул. Васильківській	6,8	13,6	2008-2009					5,0	8,6		
По вул. Трутенка, вул. Акад. Вільямса, вул. Ю.Смолпча, вул. Крейсера "Аврора" від Амурської пл. до Кільцевої дороги	7,2	14,4	2006-2007				4,4	10,0			
По вулицях ж.м. Теремки-3	6,0	12,0	2008-2010					3,0	5,0	4,0	
По мосту ім. Пагона, пр. Воз'єднання до Ленінградської ПЛ	10,6	21,3	2004		21,3						Введено в дію 07.2004

Найменування	Довжина, км	Орієнтовність, млн. грн.	Роки будівництва	Виконано на 01.01. 2004р., млн. грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.							Примітки	
					2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		
По проси. Ю.Гагаріна, вул. Червоногвардійській	5,0	10,0	2005			10,0							
По вул. Милославській від вул. Радунської до тролейбусного депо	5,6	11,2	2009-2010							2,2	9,0		
По пр. Ватутіна до вул. Братиславської	2,8	5,6	2010								5,6		
По бульв. Перова, пр. Визволителів, вул. Будівельників, пр. Миру	11,0	22,0	2007-2009				5,0	7,0	10,0				
По Харківському шосе, вул. Привокзальній	5,6	11,2	2006			11,2							
Всього по лініях тролейбусу:	122,0	240,4		18,2	47,6	15,0	23,6	27,6	24,8	47,8	35,8		
Фунікулер Технічне переозброєння фунікулера		3,0	2009							3,0			
Виробничі бази Подільське трамвайне депо		30,0	2003-2007	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0					Реконструкція

Найменування	Довжина, км	Орієнт. вартість, млн. грн.	Роки будівництва	Виконано на 01.01. 2004р., млн. грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.						Примітки	
					2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
Трамвайне депо "Відрадне"		28,0	2003-2006	5,0	5,0	15,0	3,0					На 200 ваг.-місць
Тролейбусне депо по вул. Трутенка		40,0	2007-2010				5,0	10,0	10,0	15,0		На 250 маш.-місць
Тролейбусне депо на території Дарницького трамвайного депо		8,0	2005-2006		0,5	4,0	3,5					На 100 маш.-місць
Тролейбусно-автобусний парк в комунальній зоні ж.м. Троєщина		30,0 (I черга)							10,0	20,0		На 200 маш.-місць тролейбусу та 200 маш.-місць автоб.
Виробнича дистанція Служби колій по вул. Фрунзе, 57		5,0							2,5	2,5		
Виробнича база колійного господарства по вул. Григоронича-Барського		5,0 (I черга)								5,0		100 км трамвайних колій
Виробнича база Енергогосподарства		1,0	2009							1,0		200 км контактн. мережі
Диспетчерська станція біля ст.м. "Лісова"		1,5	2008					1,5				
Технічне переоснащення засобів зв'язку та обчислювальної техніки		6,0	2006-2009				1,0	1,0	2,0	2,0		

Найменування	Довжина, км	Орієнт. вартість, млн. грн.	Роки будівництва	Виконано на ОІ.01. 2004р., млн. грн.	Розподіл капіталовкладень по роках, млн. грн.						Примітки	
					2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
Усунення аварійного та передаварійного стану об'єктів міського транспорту		4,0	2007-2008					2,0	2,0			Реконстр. Боженківської тягової підстанції
Всього по виробничні базам:		158,5		11,0	11,5	25,0	13,5	14,0	15,5	25,5	42,5	
Всього будівництво та реконструкція:		576,4		29,2	59,6	76,0	78,7	78,0	84,3	85,3	85,3	
Рухомий склад												
Виготовлення трисекційних трамваїв (60 од.)		132,0				22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	
Капітальний ремонт трамваїв (235 од.)		84,8				14,45	14,45	14,45	14,45	14,45	12,55	
Капітальний ремонт тролейбусів (80 од.)		43,5				7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	7,25	
Придбання рухомого складу:												
тролейбусу (565 од.)		480,0				76,5	76,5	76,5	76,5	76,5	89,0	
автобусу (700 од.)		420,0				69,0	69,0	69,0	69,0	72,0	72,0	
Всього по рухомому складу:		1160,3				189,2	189,2	189,2	189,2	200,7	202,8	
Разом по наземному пасажирському транспорту:		1736,7		29,2	59,6	265,2	267,9	267,2	273,5	286,0	288,1	

Обсяги робіт і капіталовкладень на будівництво об'єктів
вулично-дорожньої мережі на період 2004-2010 рр.

№/п	Назва об'єкта	Обсяги робіт	Орієнт. варт, (млн.грн.)	Розподіл капіталовкладень по роках (млн. грн.)						При- мітки	
				2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
1.	Подільський мостом! перехід через р.Дніпро	7,1 км, 3 моста, 3 тр. розв.	5066,0	259,0	759,0	1265,0	1265,0	1518,0			V/
2.	Будівництво зовнішнього а/д об- ходу від а/д Київ-Одеса до а/д Київ-Луганськ	16,0 км, 1 тр. розв., 1 шляхопр.	190,0					30,0	50,0	110,0	✓
3.	Будівництво Великої Окружної дороги від Оболонського просп. до Мінського просп	4,0 км, 1 тр. розв., 1 підз.піш. перехід	50,4	12,0	35,4	3,0					i/
4.	Реконструкція просп. Палладіна	5,0 км, 1 тр. розв., 1 шляхопр., 2 підз.піш. перех.	61,0		13,0	26,0	11,0	11,0			v. /
5.	Реконструкція Кільцевої дороги до Одеської площі	12,0 км, 1 тр.розв.-реконстр., 2 тр. розв.-будівн., 1 шляхопр -будівн., 8 пішох. містків	152,5		24,0	39,0	39,0	28,5	11,0	11,0	i/
6.	Реконструкція вул. Акад. Заболотного	4,5 км, 1 піш. місток	24,0						12,0	12,0	—
7.	Реконструкція Московського просп.	3,3 км, 1 тр. розв., 1 піш. місток	38,0	1,0				12,0	12,0	13,0	—
8.	Реконструкція вул. О.Теліги від вул. Фрунзе до вул. Ольжича	1,8 км, 1 тр. розв., 2 піш. містка	35,0	2,0				11,0	11,0	11,0	—

№/п	Назва об'єкта	Обсяги робіт	Орієнт. варт, (млн.грн.)	Розподіл капіталовкладень по роках (млн. грн.)							При- мітки
				2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
9.	Реконструкція транспортної розв'язки на перетині просп. Перемоги з вул. Довженка	1 од.	22,0						11,0	11,0	✓
10.	Реконструкція транспортного вузла в районі зупинного пункту залізниці "Караваєві Дачі"	1 шляхопр. - реконстр., 1 піш. місток, 1 підз. піш. перехід 1 з'їзд	50,0	45,0	5,0						Виконано (окрім з'їзду)
11.	Будівництво позавуличних пішохідних переходів по Червонозоряному пр. та транспортної розв'язки в різних рівнях на перетині з вул. Кіровоградською	1 тр.розв., 4 підз. піш. пер., 1 піш. місток	30,5	7,5	1,5	5,0	5,5	11,0			У 2004р. збудовані підземні переходи
12.	Будівництво транспортної розв'язки в різних рівнях на Московській пл.	1 од.	81,2	1,2	40,0	40,0					✓
13.	Реконструкція вул. Богатирської від Московського проси, до Великої Окружної дороги	4,0км 1 тр. розв. 1 з'їзд	49,0		12,0	7,0	10,0		10,0	10,0	ом
14.	Реконструкція Мінського шосе, вул. Вишгородської, вул. Фрунзе від Великої Окружної дороги до Подільського узвозу	5,8 км, 1 тр. розв., 7 підз. піш. перех.	53,5		4,5	10,0	15,0	15,0	9,0		✓
15.	Реконструкція вулиць та будівництво підземних пішохідних переходів в районі Львівської площі	0,5 км, 2 підз. піш. перех.	30,0		10,0	20,0					✓
16.	Реконструкція вул. Степеика від вул. Миської до вул. Туполева.	2,2 км, 2 підз. піш. перех.	16,0			3,0	5,0	8,0			N
17.	Будівництво транспортної розв'язки в різних рівнях біля ст.м. "Сирець"	1 тр. розв., 1 шляхопр.	35,0		1,8	10,0	16,0	7,2			I

№/п	Назва об'єкта	Обсяги робіт	Орієнт. варт, (млн.грн.)	Розподіл капіталовкладень по роках (млн. грн.)						При- мітки	
				2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
18.	Реконструкція просп. 40-річчя Жовтня від вул. Васильківської до Голосіївської площі	2,5 км, 1 шляхопр.	31,2		1,2	15,0	15,0				
19.	Реконструкція вул. Кіровоградської	2,5 км	10,0		10,0						
20.	Реконструкція Набережного шосе від моста ім. Пагона до Поштової площі	5,0 км, 3 тр. розв.	100,3		6,3	20,0	43,0	31,0			
21.	Реконструкція вул. Набережно-Хрещатицької	2,0 км	11,0						11,0		
22.	Будівництво вул. Набережно-Рибальської від Московського прося, до вул. Електриків	1,5 км	25,0		5,0	10,0	10,0				V
23.	Реконструкція вул. Жияпської	3,5 км, 1 підз. піш. перех.	25,0			12,0	13,0				
24.	Реконструкція вул. Короленківської, вул. Божснка	2,3	15,5		15,5						
25.	Реконструкція вул. Грінченка та її подовження до вул. Сперно-Слобідської	3,0 км	36,7	36,7							Виконано
26.	Реконструкція транспортної розв'язки на перетині вул. Жияпської з Повітрофлотським прося.	1 од.	30,0			15,0	15,0				
27.	Будівництво транспортної розв'язки в різних рівнях на Європейській площі	1 од.	35,0		15,0	20,0					
28.	Реконструкція Дніпровського узвозу від Паркової дороги до Набережного шосе	1,5 км	5,5				5,5				
29.	Реконструкція вул. Златоустівської, вул. Дмитрівської	2,5 км	15,3					5,0	5,0	5,3	

№/п	Назва об'єкта	Обсяги робіт	Орієнт. варт, (млн.грн.)	Розподіл капіталовкладень по роках (млн. грн.)						При- мітки	
				2004	2005	2006	2007	2008	2009		2010
30.	Реконструкція вул. Шербакова	2,5 км, 4 підз. піш. перех.	36,4			11,4	12,0	13,0			✓
31.	Реконструкція вул. Сім'ї Сосніних	0,5 км	4,0						4,0		—
32.	Реконструкція Відрадного просп.	1,0 км, 2 шляхопр.- реконстр	20,0						10,0	10,0	—
33.	Реконструкція вул. Червонопрапорної	1,3 км	4,6	4,6							—
34.	Будівництво а/д Київ-Ірпінь	7,0 км	30,0		5,0	12,5	12,5				V/
35.	Реконструкція моста ім. Патона	1 міст	262,5	5,5				7,0	130,0	120,0	у 2004р. виконано частково Ч.
36.	Реконструкція просп. Возз'єднання	2,5 км, 1 тр.розв.-реконстр., 1 підз.піш.перех.	37,4	37,4							Виконана
37.	Реконструкція просп. Ю.Гагаріна, вул. Червоногвардійської	2,5км, 3 підз. піш. перех.	19,0	3,0	16,0						✓
38.	Реконструкція транспортної розв'язки на перетині Броварського просп. з вул. Червоногвардійською	1 од.	22,0		5,0	6,0	11,0)
39.	Будівництво транспортної розв'язки в різних рівнях на Ленінградській площі	1 од.	41,6					5,0	15,0	21,6	✓
40.	Автодорожні підходи до Дарницького залізнично-автомобільного мосту	4,0 км, 1 тр. розв.	90,0						30,0	60,0	Будуються у складі Дарн. залізнично-автомоб. мосту ✓

№/п	Назва об'єкта	Обсяги робіт	Орієнт. варт, (млн.грн.)	Розподіл капіталовкладень по роках (млн. грн.)							При- мітки
				2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
41.	Реконструкція вул. Привокзальної	1,1 км	6,0		3,0	3,0					
42.	Реконструкція просп. Ватутіна від моста через р.Десенку до бул.Перова	2,2 км 3 тр. розв. 2 підз. піш. перех.	85,4	2,3	4,1		10,0	26,0	33,0	10,0	Вт.ч. заверш. будівн. розв'язки на перет. з вул.. Бальзака
43.	Подовження просп. Ватутіна від вул. Братиславської до обходу м.Бровари .	9,7 км, 2 шляхопр. 1 тр.розв.	86,0		5,8	8,0	15,0	15,0	26,2	16,0	
44.	Реконструкція Броварського просп. від моста "Метро" до вул. Лупачарського	1,8 км 1 тр. розв.	34,3				20,3	14,0			
45.	Будівництво транспортної розв'язки в різних рівнях на Харківській площі	1 тр. розв., 3 підз. піш. перех.	41,6	1,6	25,0	15,0					
46.	Реконструкція бульв. Перова, просп. Визволителів	5,0 км, 7 підз. піш. перех.	20,0		1,0	9,5	9,5				
47.	Будівництво магістралі Троєщина-Осокоркн.	2,5 км	14,0					8,0	6,0		
48.	Будівництво подовження вул. Колекторної	5,5 км	26,2		17,2			3,0	6,0		
49.	Будівництво магістральних вулиць на нових житлових масивах	10,8км	30,0		5,0	8,5	13,5	3,0			
50.	Вулиці та дороги місцевого значення	11,0 км	26,2		11,2	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
51.	Пішохідні містки	9 од.	12,6		3,5	3,0	3,1		3,0		

№/п	Назва об'єкта	Обсяги робіт	Орієнт. варт, (млн.грн.)	Розподіл капіталовкладень по роках (млн. грн.)							При- мітки
				2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
52.	Підземні пішохідні переходи	35 од.	74,4		9,8	11,6	7,6	12,6	13,3	19,5	
53.	Розподільчі огорожі бар'єрного типу	23,0 км	7,0	1,0	1,6	0,6	1,7	1,2	0,9		V/
54.	Автоматизована система керування дорожнім рухом (11 черга)	145 перехресть	18,4		9,0	9,4					
	Всього:		7374,2	419,8	1068,4	1608,5	1613,2	1798,5	422,4	443,4	

8. ЗВЕДЕНІ ПОКАЗНИКИ КОМПЛЕКСНОЇ СХЕМИ ТРАНСПОРТУ

№/п	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
1.	Кількість населення міста	тис. чол.	2616	2640	2790
2.	Територія міста, що обслуговується транспортом	км ²	290,6	308,0	453,4
<i>Міський пасажирський транспорт</i>					
3.	Річний обсяг пасажирських перевезень, всього	млн. пас.	1565,3	1775,0	2140,0
	у т. ч.:				
	- метрополітен	-II-	572,5	690,0	901,0
	- трамвай	-II-	209,9	165,0	150,4
	- тролейбус	-II-	309,2	440,0	578,0
	- автобус*	-II-	218,7	240,0	287,0
	- маршрутні таксомотори	-II-	242,6	215,0	150,0
	- залізниця**	-II-	12,4	25,0	73,6
4.	Питома вага у загальному обсязі перевезень, всього	%	100,0	100,0	100,0
	у т. ч.:				
	- метрополітен	-II-	36,5	38,9	42,2
	- трамвай	-II-	13,4	9,3	7,0
	- тролейбус	-II-	19,8	24,8	27,0
	- автобус	-II-	14,0	13,5	13,4
	- маршрутні таксомотори	-II-	15,5	12,1	7,0
	- залізниця	-II-	0,8	1,4	3,4
5.	Протяжність мережі по вісі:				
	- метрополітен	км	51,6	76,2	110,5
	- наземний транспорт	-II-	590,0	650,0	850,0
	- трамвай	-II-	109,7	83,8	76,7
	- тролейбус	-II-	175,2	252,0	361,0
	- автобус	-II-	490,0	517,0	638,0
6.	Річний обсяг транспортної роботи, всього	млн. пас-км	8013,6	9919,0	13385,2
	у т. ч.:				
	- метрополітен	-II-	4809,0	6210,0	8776,9
	- трамвай	-II-	839,6	697,0	631,7
	- тролейбус	-II-	1205,9	1716,0	2369,8
	- автобус	-II-	1159,1	1296,0	1607,2
7.	Загальна транспортна рухомість населення на масовому пасажирському транспорті, всього	поїздок на жителя за рік	598	673	767
8.	Кількість депо і їх місткість за видами транспорту:	од./маш.-місць			
	- метрополітен	-II-	2/420	3/600	6/1150
	- трамвай	-II-	4/912	3/762	3/762
	- тролейбус	-II-	4/950	6/1200	9/1800
	- автобус	-II-	8/2295***	9/2395	13/3095

* у звичайному режимі; ** міські перевезення; *** з урахуванням міських, приміських, міжміських, таксомоторних автобусів

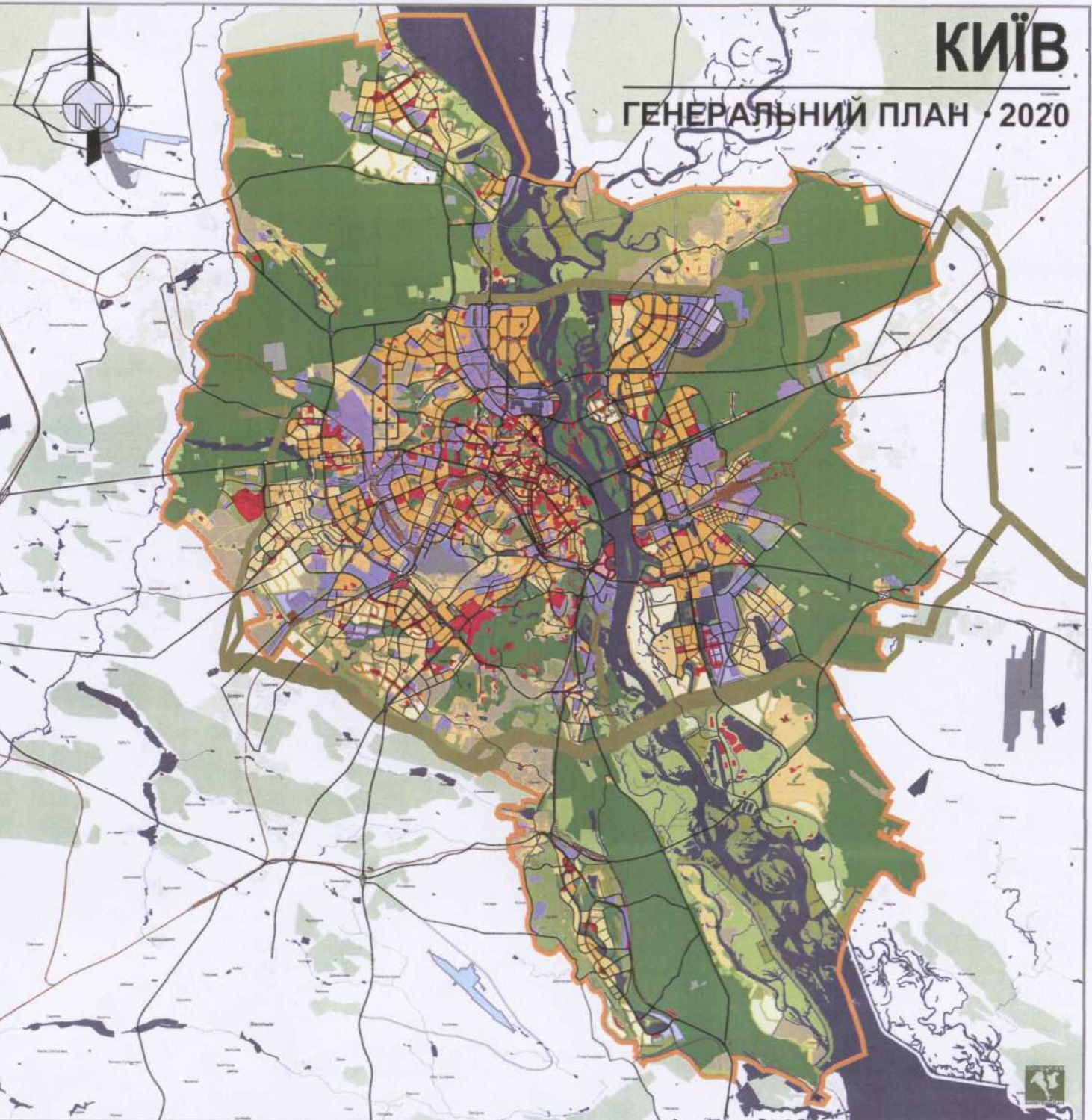
№/п	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
9.	Кількість рухомого складу в інвентарі:	од.			
	- метрополітен	-II-	593	788	1217
	- трамвай	-II-	570	450	410
	- тролейбус	-II-	594	885	1350
	- автобус	-II-	1022	1170	1500
10.	Середній час, що витрачає пасажир на пересування при користуванні пасажирським транспортом	хвил.	42,2	42,0	44,9
11.	Капітальні вкладення на розвиток міського пасажирського транспорту, всього	млн. грн.	2004-2020 14084,7	2004-2010 6277,7	2011-2020 7807,0
	у т. ч.:				
	- на будівництво	-II-	10785,4	4779,0	6006,4
	- на капітальний ремонт та придбання рухомого складу	-II-	3299,3	1498,7	1800,6
	з них за видами транспорту метрополітен, всього	-II-	10659,2	4570,2	6089,0
	у т. ч.:				
	- на будівництво	-II-	9514,2	4231,8	5282,4
	- на придбання рухомого складу наземний пасажирський транспорт, всього	-II-	1145,0	338,4	806,6
	у т. ч.:				
	- на будівництво та реконструкцію ліній	-II-	869,7	399,7	470,0
	у т. ч.: трамваю, фунікулеру тролейбусу	-II-	215,5	177,5	38,0
	- на будівництво виробничих баз	-II-	654,2	222,2	432,0
	- на капітальний ремонт та придбання рухомого складу	-II-	401,5	147,5	254,0
	у т. ч.: трамваю тролейбусу автобусу	-II-	2154,3	1160,3	994,0
		-II-	216,8	216,8	-
		-II-	1037,5	523,5	514,0
		-II-	900,0	420,0	480,0
<i>Автомобільний транспорт</i>					
12.	Кількість автомобілів, всього	тис. од.	498,2	616,4	909,6
	у т. ч.:				
	- легкові	-II-	440,9	554,4	837,0
	з них у власності населення	-II-	414,2	528,0	809,1
	- вантажні	-II-	43,7	47,5	55,8
	- автобуси	-II-	6,6	7,1	8,4
	- спеціальні	-II-	7,0	7,4	8,4

№/п	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
13.	Рівень автомобілізації населення, всього ут. ч.: - легкові з них у власності населення - вантажні - автобуси - спеціальні	авт. на 1000 мешк.	190,4	233,5	326,0
		-П-	168,5	210,0	300,0
		-П-	158,3	200,0	290,0
		-П-	16,7	18,0	20,0
		-П-	2,5	2,7	3,0
		-П-	2,7	2,8	3,0
14.	Річний обсяг пасажирських перевезень легковим транспортом	млн. пас.	340,6	396,0	544,1
15.	Транспортна рухомість населення на легковому транспорті	поїздок на жит./рік	130	150	195
16.	Річний обсяг вантажних перевезень	млн.т за рік	62,9		106,2
Вулично-дорожня мережа					
В адміністративних межах міста					
17.	Протяжність магістральної мережі, всього у т. ч. - загальноміського значення - районного значення	км	620,0	662,0	990,0
		-П-	260,0	286,8	483,0
		-П-	360,0	375,2	508,0
18.	Кількість автодорожніх мостів через р.Дніпро	од.	4	5	7
19.	Кількість транспортних розв'язок в різних рівнях	од.	46	73	126
20.	Кількість шляхопроводів	од.	34	39	49
21.	Кількість позавуличних пішохідних переходів	од.	257	360	460
22.	Щільність магістральної мережі, всього у т. ч. - загальноміського значення - районного значення	км/км ²	2,13	2,15	2,19
		-П-	0,9	0,93	1,07
		-П-	1,23	1,22	1,12
23.	Капітальні вкладення на будівництво об'єктів вулично-дорожньої мережі, всього у т.ч.: -зовнішній автодорожній обхід -Подільський мостовий перехід -мостовий перехід на півночі від Оболоні (початок робіт) -вулично-дорожня мережа крім того: -автодорожні тунелі	млн. грн.	2004-2020 17328,8	2004-2010 7374,2	2011-2020 9954,6
		-П-	5982,0	190,0	5792,0
		-П-	5066,0	5066,0	-
		-П-	1000,0	-	1000,0
		-П-	5280,8	2118,2	3162,6
		-П-	8080,0		8080,0

№/п	Найменування показників	Одиниця виміру	Існуючий стан. 2002 р.	Перша черга. 2010 р.	Розрахунковий строк. 2020 р.
Приміський і зовнішній транспорт					
24.	Відправлення пасажирів, всього у т.ч.: - у далекому (міжміському) сполученні, всього з них: залізничний транспорт автобусний транспорт річковий транспорт повітряний транспорт - у приміському сполученні, з них: залізничний тр-т (вкл. міські) автобусний транспорт річковий транспорт	млн. пас. зарік	96,9	147,0	180,1
		-П-	11,6	16,4	22,6
		-П-	8,1	9,1	10,0
		-П-	2,4	5,2	7,0
		-П-	0,2	0,6	1,0
		-П-	0,9	1,5	4,6
		-П-	85,3	130,6	157,5
		-П-	61,4	99,4	128,0
		-П-	23,9	30,6	28,5
		-П-	-	0,6	1,0
25.	Обсяги вантажних перевезень, всього у т.ч.: -залізничний транспорт, всього зних: транзит місцева вантажна робота, всього ут. ч.: прибуття відправлення -річковий транспорт -повітряний транспорт	млн. т зарік	41,8	70,8	97,1
		-П-	39,5	65,1	88,3
		-П-	31,1	55,0	75,0
		-П-	8,4	10,1	13,3
		-П-	7,3	8,2	10,5
		-П-	1,1	1,9	2,8
		-П-	2,3	5,6	8,5
		-П-	-	0,1	0,3

КИЇВ

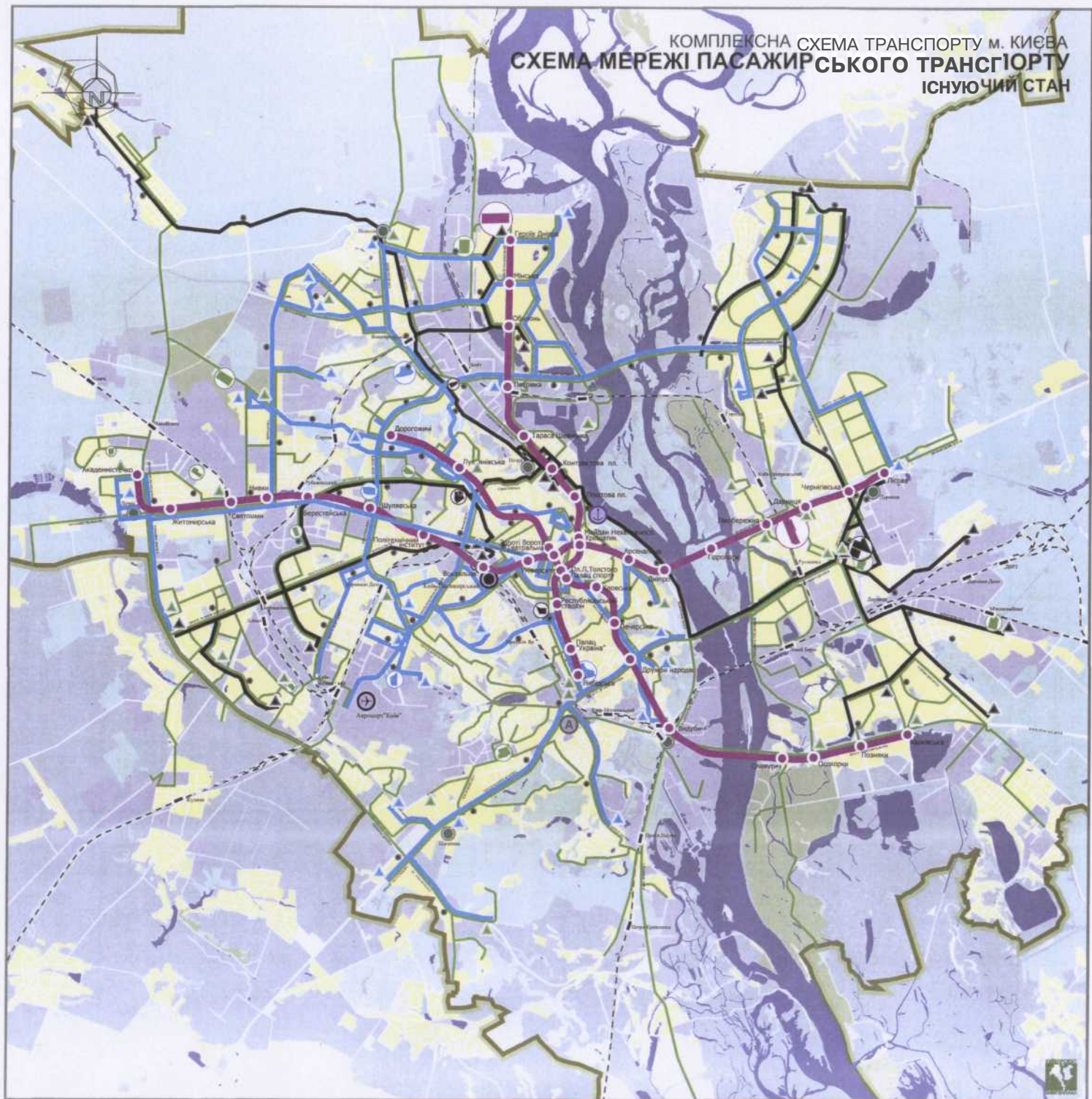
ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН • 2020



УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

- ТЕРИТОРІЇ**
- ПРОМИСЛОВІ
 - КОМУНАЛЬНО-СКЛАДСЬКІ
 - КЛАДОВИЩ
 - СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКІ
 - СПЕЦПРИЗНАЧЕННЯ
 - ГРОМАДСЬКІ БУДИВЕЛЬ
 - РЕКРЕАЦІЙНІ ЗАБУДОВИ
 - ОХОРОННИХ ЗОН МАГІСТРАЛЬНИХ
 - ГАЗОПРОВІДІВ
- ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ**
- БАГАТОПОВЕРХОВОЇ
 - СЕРЕДНЬО ТА МАЛОПОВЕРХОВОЇ
 - САДИБНОЇ
- ЗЕЛЕНИХ НАСАДЖЕНЬ**
- ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ
 - ЛІСІВ ТА ЛІСОПАРКІВ
 - ЛУГІВ ТА ЛУГОПАРКІВ
 - КОЛЕКТИВНИХ САДІВ ТА ДАЧ
 - ЗАХИСНОЇ ЗЕЛЕНІ
- ВОДОЙМИЩ**
- ВОДОЙМИЩ ТА ВОДОТОКІВ
- ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ**
- ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ
 - РАЙОННОГО ЗНАЧЕННЯ
 - ЖИТЛОВІ
- ЗОВНІШНІЙ ТРАНСПОРТ**
- ТЕРИТОРІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
 - ТЕРИТОРІЇ АЕРОПОРТІВ
- МЕЖІ**
- МЕЖА МІСТА

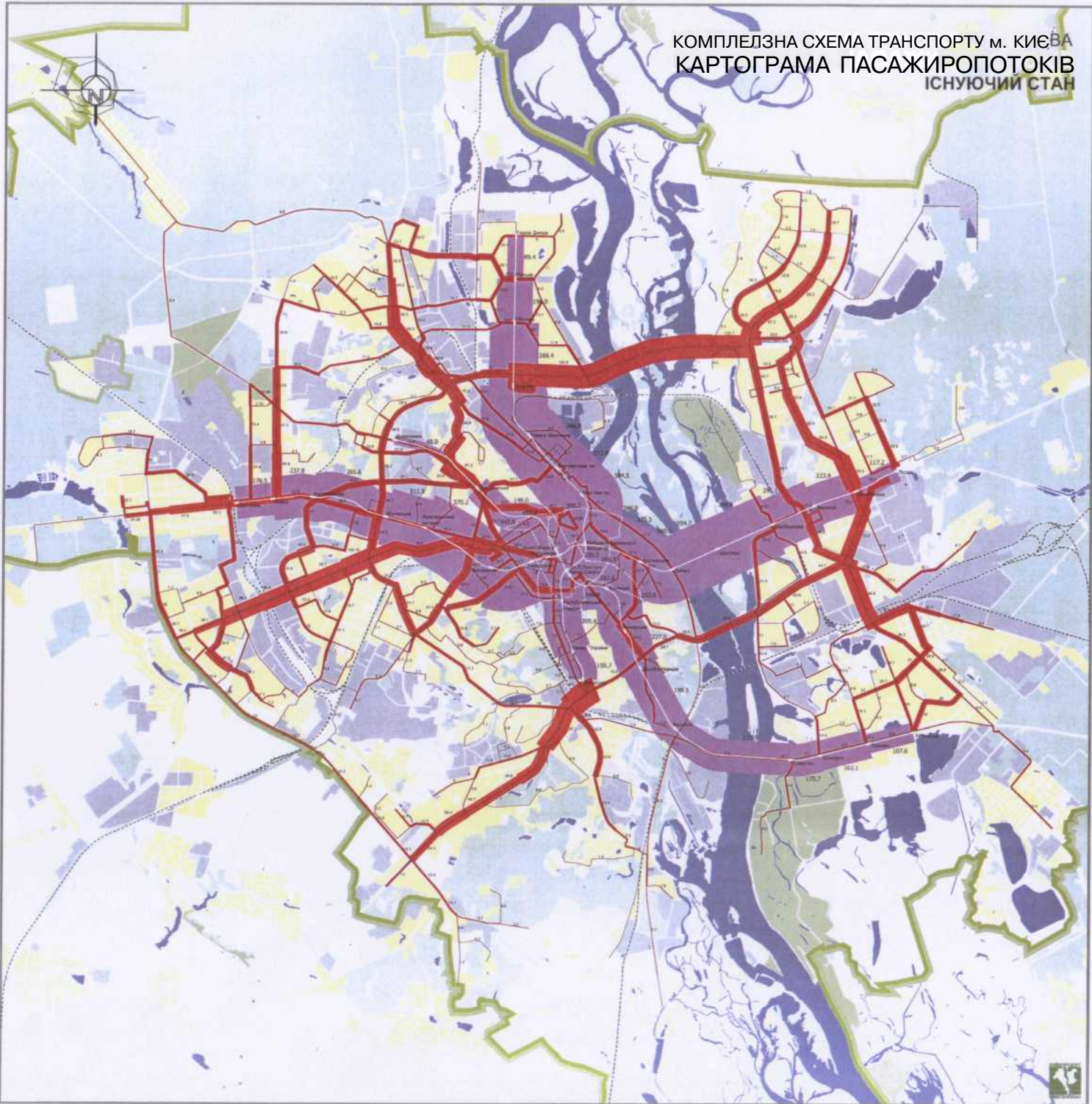
КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА СХЕМА МЕРЕЖИ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ІСНУЮЧИЙ СТАН



- лінії
- МЕТРОПОЛІТЕНУ
- ТРАМВАЮ
- ТРОЛЕЙБУСУ
- АВТОБУСУ
- ЗАЛІЗНИЦІ
- ▲ ЛІНІЙНІ ДИСПЕТЧЕРСЬКІ СТАНЦІЇ
- ▲ ТРАМВАЮ
- ▲ ТРОЛЕЙБУСУ
- ▲ АВТОБУСУ
- ТЯГОВІ ПІДСТАНЦІЇ
- ДЕПО ТА ПАРКИ
- МЕТРОПОЛІТЕНУ
- ТРАМВАЮ
- ТРОЛЕЙБУСУ
- АВТОБУСУ
- СТАНЦІЯ - КИІВ-ПАС
- АВТОВОКЗАЛ
- АВТОСТАНЦІЇ
- АЕРОПОРТ "КИІВ"
- РІЧКОВИЙ ВОКЗАЛ



КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
КАРТОГРАМА ПАСАЖИРОПОТОКІВ
ІСНУЮЧИЙ СТАН



ПАСАЖИРОПОТОКИ
— Ш на наземному транспорті
• Ш на метрополітені
тисяч пасажирів за середню добу

КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
СХЕМА МЕРЕЖИ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
 РОЗРАХУНКОВИЙ СТРОК



Історичні стор.	2004-2010	2011-2020	
			лінії ТА СТАНЦІ -МЕТРОПОЛІТЕНУ
			-МОНОРЕЙКОВОЇ ДОРОГИ -ШВИДКІСЬКОГО ТРАМВАЮ будівництво
			РЕКОНСТРУКЦІЯ -ТРАМВАЮ будівництво
			ТРОЛЕЙБУС
			-АВТОБУСУ
			-ЗАЛІЗНИЦЬ
			ДЕПО ТА ПАРКИ -МЕТРОПОЛІТЕНУ
			-ТРАМВАЮ
			-ТРАМВАЮ ЩО ЛІКВІДУЮТЬСЯ
			-ТРОЛЕЙБУСУ
			-ТРОЛЕЙБУСУ, ЩО ЛІКВІДУЮТЬСЯ
			-АВТОБУСУ
			ЗАЛІЗНИЧНІ ВОКЗАЛИ
			АВТОВОКЗАЛИ
			АВТОСТАНЦІЇ
			АЕРОВОКЗАЛИ
			РІЧКОВИЙ ВОКЗАЛ

ЕЗЕЗВ

язе
щ ж
щ ш
щ

КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
КАРТОГРАМА ПАСАЖИРОПОТОКІВ
РОЗРАХУНКОВИЙ СТРОК



ПАСАЖИРОПОТОКИ

- █ на наземному транспорті
- █ на залізниці
- █ М на метрополітені

тисяч пасажирів за середню добу












КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
СХЕМА МЕРЕЖИ МЕТРОПОЛІТЕНУ
 РОЗРАХУНКОВИЙ СТРОК



Існуючий стан	2004-2014	2015-2020	ЛІНІ ТА СТАНЦІЇ
			-СВЯТОШИНО-БРОВАРСЬКА
			-КУРЕНІВСЬКО-ЧЕРВОНОАРМІЙСЬКА
			-СИРЕЦЬКО-ПЕЧЕРСЬКА
			-ПОДІЛЬСЬКО-ВОСКРЕСЕНСЬКА
			-ЛІВОБЕРЕЖНА
			ЕЛЕКТРОДЕПО
			-ДАРНИЦЯ
			-ОБОЛОНЬ МАЙСТЕРНІ ПО РЕМОНТУ ЕСКАЛАТОРІВ
			-ХАРКІВСЬКЕ-ВИНОГРАДАР
			-ВОСКРЕСЕНСЬКЕ
			-ТРОЩИНА
			БУДІВНИЦТВО ДРУГИХ ВХОДІВ
			-ПАСАЖИРСЬКІ КОНВЕЄРИ НА ВУЗЛІ СТАНЦІЇ "МАЙДАН НЕЗАЛЕЖНОСТІ" - "ХРЕЩАТИК"
			-ШВИДКІСНИЙ ТРАМВАЙ
			-ЗАЛІЗНИЦЯ

КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
СХЕМА ВІСНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖИ
 ІСНУЮЧИЙ СТАН



-  вулиці та дороги
-  транспортні розв'язки в різних рівнях
-  шляхопроводи автодорожні
-  естакади
-  автодорожні мости через водні перешкоди
-  залізничні мости
-  залізничні шляхопроводи
-  трамвайні шляхопроводи
-  пішохідні мости через водні перешкоди
-  пішохідні містки
-  підземні пішохідні переходи



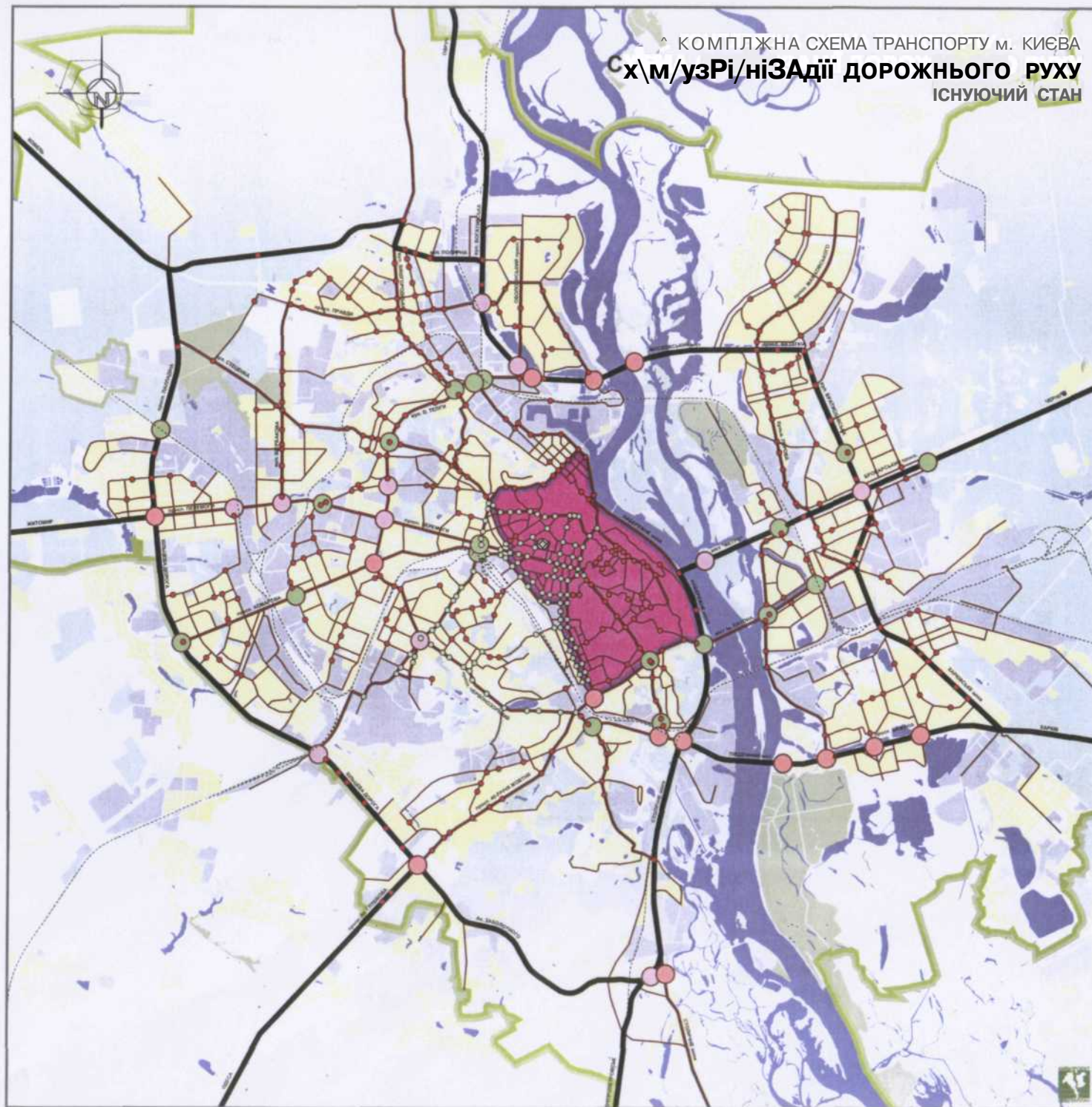
КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
КАРТОГРАМА ІНТЕНСИВНОСТІ РУХУ ТРАНСПОРТУ
ІСНУЮЧІЙ СТАН



МАШИНОПОТОКИ
— тисич. привідених одиниць
за середню добу



КОМПЛІКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ м. КИЄВА
Сх\м/узРі/ніЗадії ДОРОЖНЬОГО РУХУ
 ІСНУЮЧИЙ СТАН



КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТОМ. КИЄВА СХЕМА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНОЇ МЕРЕЖІ РОЗРАХУНКОВИЙ СТРОК



Категорія	Символ	2011-2020
Магістральні вулиці та дороги загальноміського значення	Товста чорна лінія	Товста чорна лінія
Магістральні вулиці та дороги районного значення	Товста червона лінія	Товста червона лінія
Транспортні розв'язки в різних рівнях	Кольорові кола	Кольорові кола
Шляхопроводи та естакади	Лінії з поперечними рисками	Лінії з поперечними рисками
Транспортні тунелі	Лінії з поперечними рисками	Лінії з поперечними рисками

МАГІСТРАЛЬНІ ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ РАЙОННОГО ЗНАЧЕННЯ

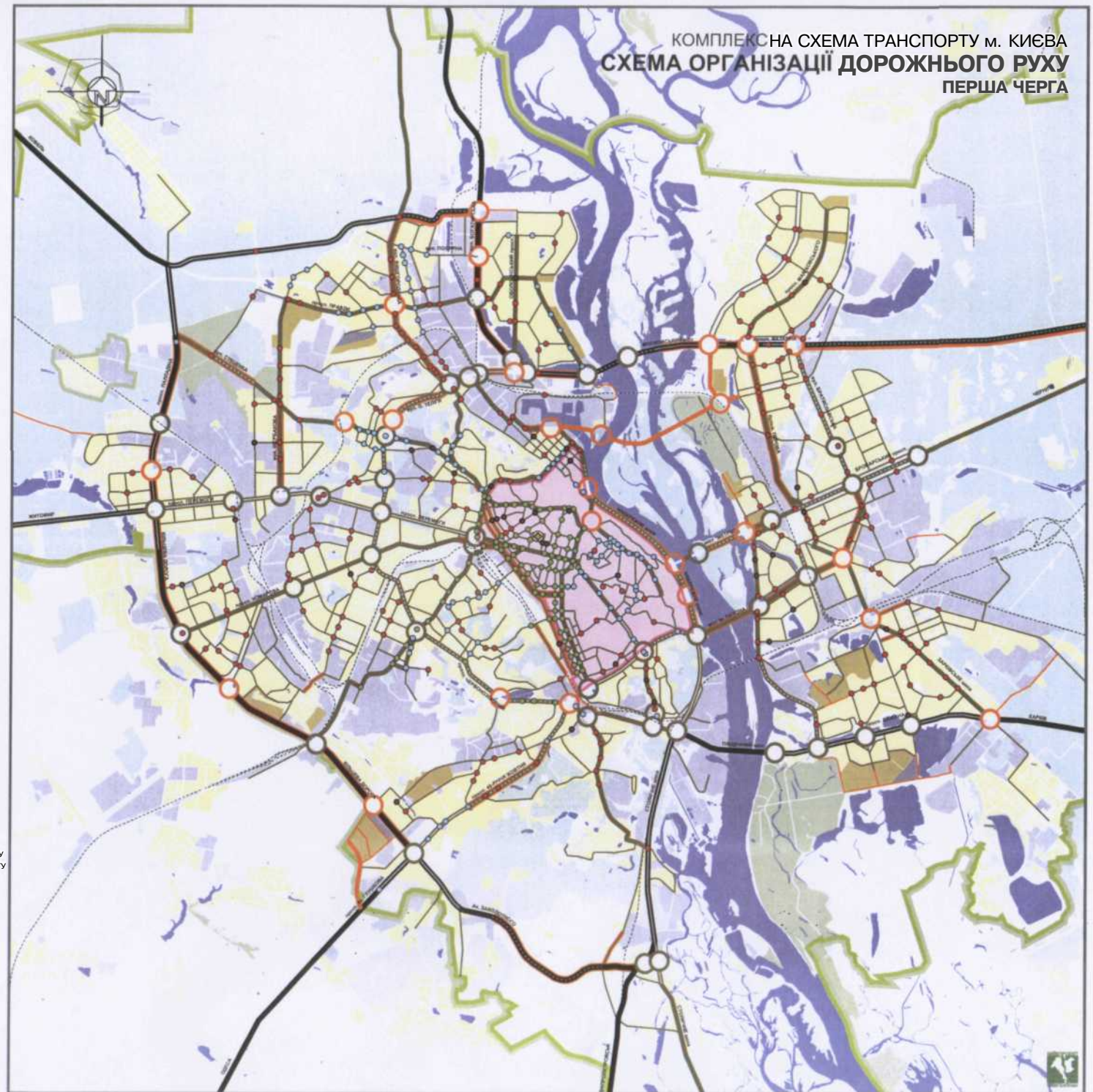
ТРАНСПОРТНІ РОЗВ'ЯЗКИ В РІЗНИХ РІВНЯХ ШЛЯХОПРОВОДИ ТА ЕСТАКАДИ ТРАНСПОРТНІ ТУНЕЛІ

КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИСВА
КАРТОГРАМА ІНТЕНСИВНОСТІ РУХУ ТРАНСПОРТУ
 РОЗРАХУНКОВИЙ СТРОК



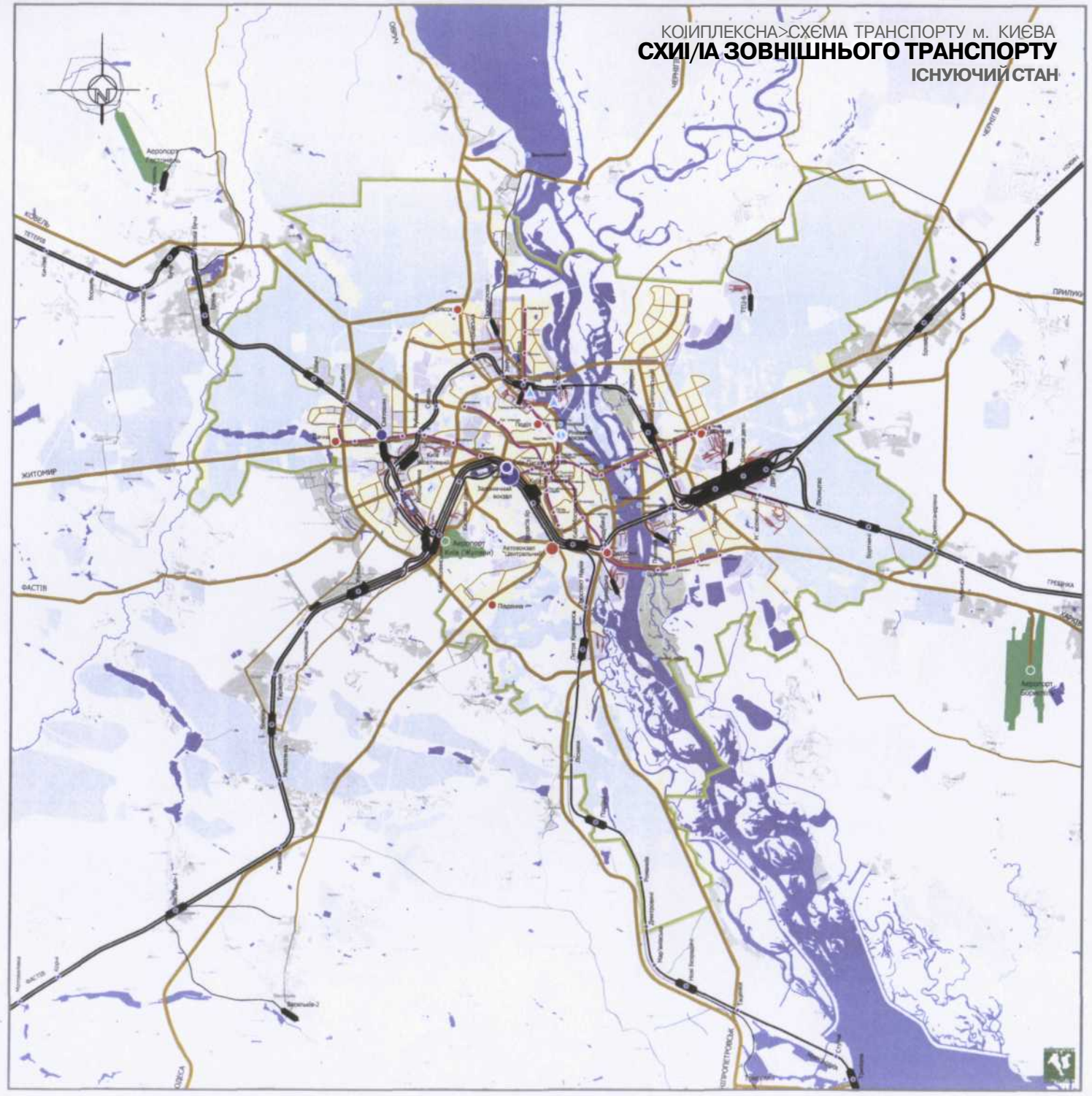
МАШИНОПОТОКИ
 ————— тисяч приведених одиниць
 за середню добу

КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
СХЕМА ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
ПЕРША ЧЕРГА



- ВУЛИЧНО ДОРОЖНА МЕРЕЖА
- ІСНУЮЧИЙ СТАН
 - БУДІВНИЦТВО
 - РЕКОНСТРУКЦІЯ
 - МАРШРУТ РУХУ ТРАНЗИТНОГО ТРАНСПОРТУ
 - РОЗПОДІЛЬЧІ ОГОРОЖІ
 - ІСНУЮЧИЙ СТАН
 - В БУДІВНИЦТВО
 - ЗОНА З ДИФЕРЕНЦІЙОВАНОЮ ПЛАТОЮ ЗА ПАРКОВКУ ТА ОБМЕЖЕНИМ ВІЗДОМ ВАНТАЖНОГО ТРАНСПОРТУ
 - ПЕРЕХРЕСТЯ, ОБЛАДНАНІ СВІТЛОФОРНИМИ ОБ'ЄКТАМИ
 - ПЕРЕХРЕСТЯ, ОБЛАДНАНІ СВІТЛОФОРНИМИ ОБ'ЄКТАМИ, ВКЛЮЧЕНИМИ ДО АСКДР
 - ПЕРЕХРЕСТЯ, ОБЛАДНАНІ СВІТЛОФОРНИМИ ОБ'ЄКТАМИ, ВКЛЮЧЕНИМИ ДО II ЧЕРГИ АСКДР
 - СВІТЛОФОРИ, ЯКІ ПРОПОНУЮТЬСЯ
 - ЦЕНТР УПРАВЛІННЯ АСКДР
 - ТРАНСПОРТНІ РОЗВ'ЯЗКИ В РІЗНИХ РІВНЯХ
 - 8 ІСНУЮЧІ
 - 8 БУДІВНИЦТВО

КОМПЛЕКСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
СХИ/ІА ЗОВНІШНЬОГО ТРАНСПОРТУ
ІСНУЮЧИЙ СТАН



- ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ
- МАГІСТРАЛЬНІ КОЛІ
- ПІДТІЗНІ КОЛІ
- СОРТУВАЛЬНА СТАНЦІЯ
- ВАНТАЖНА СТАНЦІЯ
- ВАНТАЖНИЙ ДВІР
- ЗАЛІЗНИЧНИЙ ВОКЗАЛ
- ТЕХНІЧНА ПАСАЖИРСЬКА СТАНЦІЯ
- ГОЛОВНА СТАНЦІЯ ПРИМІСЬКОГО РУХУ
- ПУНКТ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ І ВІДСТОЮ ЕЛЕКТРОПОЇЗДІВ
- ЗУПИННИЙ ПУНКТ ЕЛЕКТРОПОЇЗДІВ
- АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ
- ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ
- АВТОВОКЗАЛ
- АВТОСТАНЦІЯ
- РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ
- РІЧКОВИЙ ВОКЗАЛ
- ВАНТАЖНИЙ РАЙОН ПОРТУ
- ПАСАЖИРСЬКИЙ ПРИЧАЛ
- ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ
- АЕРОПОРТИ І АЕРОВОКЗАЛИ
- ЛІНІ ТА СТАНЦІЇ МЕТРОПОЛІТЕНУ

КОМПЛАСХЕМА ТРАНСПОРТУ м. КИЄВА
КАРТОГРАФІЯ ЗАБРУДНЕННЯ ПРШЛАПСТРАЛЬНИХ ТЕРИТОРІЙ
ІСНЮЧИЙ СТАН






— забруднення повітряного простору ілично дорожньої мережі азоту діоксидом NO2 на відста* 7.5м ад бровки провізкої Чістини

N81

КОМП'ЯСНА СХЕМА ТРАНСПОРТУ М. КИЄВА
КАРТА РІВНЕЙ ШУМУ
ІСНУЮЧИЙ СТАН



-  рівень еквівалентного шуму автотранспортних потоків
I A екв (дБФ) на відстані 7.5 м
 -  сумарний рівень еквівалентного шуму на перехресті
I A екв -ит (дБФ) на відстані 7.5 м
 -  рівень еквівалентного шуму поїздів
I A екв (дБФ) на відстані 7.5 м
- значення картограми відповідають степеневому масштабу



Вулично-дорожня мережа

Каркас вулично-дорожньої мережі м.Києва утворений зовнішніми радіальними підходами до міста, східною ділянкою зовнішнього автодорожнього обходу та системою його магістральних вулиць і доріг. До м.Києва підходять 11 автодоріг державного значення: 6 - магістральних і 5 регіональних. До регіональних автошляхів належить також північно-східний обхід м.Києва.

У місті історично склалася радіально-кільцева структура магістралей на правому березі р.Дніпро і прямокутна - на лівому. Основу її складають радіальні магістралі - продовження зовнішніх автодорожніх підходів з боку Овруча, Ковеля, Чопа, Одеси, Луганська, Харкова і Чернігова, дві півкільцеві магістралі на правому березі і ділянки меридіональних магістралей - на лівому.

Аналізуючи стан вулично-дорожньої мережі міста, її завантаження та організацію дорожнього руху, можна визначити такі основні проблеми:

- практично відсутні об'їзні автодороги для руху транзитного автотранспорту як за межами міської забудови, так і в місті, зокрема навкруги центральної частини Києва;
- пропускна спроможність основних магістралей не відповідає обсягам транспортних потоків, зокрема мостів через р. Дніпро, основних радіальних і кільцевих магістралей;
- система організації дорожнього руху недосконала і не дозволяє ефективно регулювати зростаючі транспортні потоки;
- темпи будівництва нових магістралей і транспортних вузлів вельми повільні, перевага надається реконструкції об'єктів вулично-дорожньої мережі, що не завжди ефективно.

Заходи, що намічені Комплексною схемою транспорту до 2020 р., є етапом у формуванні цілісної структури вулично-дорожньої мережі міста.

Основними стратегічними напрямками її розвитку прийняті:

- будівництво нових мостових переходів через р. Дніпро;
- створення умов для пропуску транзитних транспортних потоків в обхід житлових районів Києва;
- будівництво обхідних і дублюючих магістралей;
- зміна пріоритетів у відношенні будівництва та реконструкції об'єктів вулично-дорожньої мережі в бік нового будівництва, нарощування темпів та обсягів робіт.

Визначальним елементом в структурі магістральної мережі Києва є мости.

Існуюча інтенсивність руху між правим і лівим берегом вже сягає 315,0 тис.привед. од. за добу і на 20% перевищує пропускну спроможність діючих мостів. За прогнозом на 2020 р. сумарна інтенсивність руху по мостах становитиме 460 тис.привед. од. за добу, тобто виросте в 1,5 рази.

На перспективу в межах м.Києва передбачене будівництво шести нових мостових переходів:

- в районі м. Вишгорода;
- на півночі від Оболоні;
- Подільського, суміщеного з метрополітенем;
- Дарницького, суміщеного із залізницею;
- в районі сел. Чапаєвка;
- в районі Конча-Заспи.

Комплексною схемою транспорту намічене будівництво насамперед двох мостів: Подільського, що є основним першочерговим заходом з розвитку вулично-дорожньої мережі, та моста в районі Конча-Заспи по трасі зовнішнього автодорожнього обходу для вирішення питань транзиту. Намічена також реконструкція моста ім. Патона з розширенням проїзної частини до 8-ми смуг руху. Окрім того, згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 № 755-р в Комплексній схемі транспорту передбачено спорудження Дарницького залізнично-автомобільного мостового переходу на період розрахункового строку.

Розвантаження магістральної мережі м.Києва від потоків транзитного автотранспорту - одна з основних стратегічних задач, що набула в КСТ поетапного вирішення. Основний захід — це будівництво дільниці зовнішнього автодорожнього обходу від а/д Київ-Чоп до а/д Київ-Харків, яке має бути завершене до 2020 р. Обхід з'єднає між собою напрямки з найбільшою долею транзитного автотранспорту та найбільшою інтенсивністю руху.

Як додатковий захід, можна розглядати запропоноване на I чергу подовження просп. Ватутіна до а/д Київ-Чернігів, реконструкцію просп. Ватутіна та вул. Богатирської. Здійснення цього комплексу робіт дозволить спрямувати транзитні потоки з боку Чернігова та Сум безпосередньо на Московський міст і далі - на Велику Окружну дорогу, оминаючи житлову забудову та міст "Метро".

Великого перевантаження зазнають нині кільцеві магістралі правобережжя - Велика Окружна дорога та мала півкільцева магістраль, що виконують розподільчу функцію між радіальними вулицями міста.

До 2020 р. зростання інтенсивності на Великій Окружній дорозі прогнозується більше ніж вдвічі і сягне 85 тис. привед. од. за добу на окремих ділянках.

Комплексною схемою передбачена реконструкція Великої Окружної дороги від Гостомельського до Столичного шосе переважно на I чергу. Намічено розширити до 8-ми смуг руху просп. Палладіна, Кільцеву дорогу, вул. Акад. Заболотного, побудувати другі шляхопроводи на перетині з лініями залізниці Київ-Фастів та Київ-Коростень, місцеві проїзди (там, де вони відсутні), спорудити низку транспортних вузлів в різних рівнях та позавуличних пішохідних переходів. Зараз триває проектування і будівництво Великої Окружної дороги від Мінського просп. до Оболонського просп.

Таким чином буде сформована сучасна магістраль безперервного руху з відповідною до прогнозованого завантаження пропускною спроможністю.

Такий же рівень навантаження (75⁺-40 тис. привед. од.) передбачається на малій півкільцевій магістралі.

На період до 2010 р. намічені деякі заходи з реконструкції найбільш завантажених її ділянок:

- реконструкція Московського просп. та вул. О.Теліги з розширенням їх до 8 смуг руху;
- будівництво транспортних розв'язок в різних рівнях на перетині з Оболонським просп., вул. Ольжича, вул. Кіровоградською, на Московській площі та реконструкція транспортної розв'язки на перетині з просп. Перемоги;
- спорудження позавуличних пішохідних переходів, де це необхідно;
- будівництво розподільчих огорож бар'єрного типу по всій довжині магістралі.

Серед основних об'єктів будівництва та реконструкції вулично-дорожньої мережі такі:

- створення правобережних і лівобережних підходів до Подільського мостового переходу та Дарницького мостового переходу;
- реконструкція радіальних магістралей: вул. Вишгородської - вул. Фрунзе; вул. Стеценка - вул. Мельникова; просп. Акад. Глушкова - просп. 40-річчя Жовтня; просп. Возз'єднання - просп. Гагаріна; Броварського просп.;
- реконструкція ділянок меридіональної магістралі Вишгород-Ходосівка: Набережного шосе, Наддніпрянського шосе, Столичного шосе;
- будівництво ділянок меридіональної магістралі Троєщина-Осокорки;

- будівництво дублера просп. 40-річчя Жовтня від вул. Кіровоградської до вул. Крейсера "Аврора", подовження Оболонського просп. до Правобережного підходу до Подільського мостового переходу, подовження бульв. Лепсе через залізницю в напрямку вул. Медової;
- спорудження транспортних розв'язок в різних рівнях в найбільш завантажених транспортних вузлах: на Московській, Європейській, Поштовій, Ленінградській, Харківській площах (на I чергу); на пл. Перемоги, пл. Героїв ВВВ, на перетині вулиць Артема та Чорновола, на Голосіївській та Виставковій площах (на розрахунковий строк) тощо;
- реконструкція вулиць в центральній частині міста і будівництво вулиць на нових житлових масивах.

Останнім часом проектувальниками вивчається можливість спорудження автодорожніх тунелів в м.Києві. В Комплексній схемі транспорту передбачене будівництво тунелів при появі технічної можливості та відповідного фінансування таких проектів.

Для розвантаження Набережного шосе, бульв. Л.Українки та інших магістралей в центральній частині міста запропоновано спорудити два тунелі: від Правобережного підходу до Подільського мостового переходу до площі Героїв ВВВ та на подовженні вул. Саксаганського з виходом на перетин вул. Мечникова та Кловського узвозу.

Зменшити транспортне навантаження центральних вулиць та моста "Метро" можливо при будівництві ще одного тунелю - від пл. Перемоги в районі ст.м. "Лівобережна" з підрічною дільницею паралельно мосту "Метро". Пропозиції по спорудженню такого тунелю були надані інститутом "Київінжпроект" в складі "Передпроектних проробок будівництва автодорожніх тунелів в м.Києві" і також відображені в КСТ.

Всього за період 2004-2010 рр. в м.Києві намічено спорудити три моста, побудувати і реконструювати 550 км вулиць і доріг, 100 транспортних розв'язок в різних рівнях, 30 шляхопроводів, 195 позавуличних пішохідних переходів. Сумарні обсяги капіталовкладень на розвиток вулично-дорожньої мережі становлять 16 328,8 млн. грн. (без врахування будівництва автодорожніх тунелів, загальна вартість яких перевищує 8,0 млрд. грн.).

**Обсяги робіт і капіталовкладень
на розвиток вулично-дорожньої мережі**

Види робіт	Одиниці виміру	Обсяги робіт		
		Всього на 2004-2020рр.	2004-2010 рр.	2010-2020 рр.
1	2	3	4	5
1. Вулично-дорожня мережа, всього	км	550,8	151,9	398,9
ут.ч. 1.1 будівництво	км	401,0	68,6	332,4
1.2. реконструкція	км	149,8	83,3	66,5
2. Магістральні вулиці та дороги				
1.1. Будівництво, всього	км	369,2	58,1	311,1
ут.ч.:				
- зовнішній обхід (з мостом)	км	77,2	16,0	61,2
- магістральна мережа міста	км	130,7	31,3	99,4
- вулиці на масивах і площадках	км	161,3	10,8	150,5
1.2. Реконструкція, всього	км	149,8	83,3	66,5
ут.ч.:				
- зовнішній обхід	км	11,6	-	11,6
- магістральна мережа міста	км	138,2	83,3	54,9
3. Вулиці та дороги місцевого значення (будівництво)	км	31,8	10,5	21,3
4. Мостові переходи через р.Дніпро				
4.1. будівництво	од.	3	1	2
4.2. реконструкція	од.	1	1	-
5. Транспортні розв'язки в різних рівнях				
5.1. Будівництво, всього	од.	88	27	61
ут.ч.:				
- на зовнішньому обході	од.	9	1	8
- на магістралях міста	од.	79	26	53
5.2. Реконструкція, всього	од.	12	7	5
ут.ч.:				
- на зовнішньому обході	од.	1	-	1
- на магістралях міста	од.	11	7	4
6. Шляхопроводи				
6.1. Будівництво, всього	од.	23	6	17
ут.ч.:				
- на зовнішньому обході	од.	8	1	7
- на магістралях міста	од.	15	5	10
6.2. Реконструкція, всього	од.	7	5	2
ут.ч.:				
- на магістралях міста	од.	7	5	2

1	2	3	4	5
7. Позавуличні пішохідні переходи (будівництво)	од.	195	95	100
8. Капіталовкладення, всього, ут.ч.:	млн.грн.	17328,8	7374,2	9954,6
- зовнішній обхід	-II-	5982,0	190,0	5792,0
з нього - міст в районі Конча-Заспи	-II-	4950,0	-	4950,0
- мостовий перехід на півночі від Оболоні (початок робіт)	-II-	1000,0	-	1000,0
- Подільський мостовий перехід	-II-	5066,0	5066,0	-
- автодорожні підходи до Дарницького залізнично-автомобільного моста	-II-	600,0	90,0	510,0
- магістральна мережа міста	-II-	4217,8	1998,2	2219,6
- вулиці на масивах і площадках	-II-	463,0	30,0	433,0
9. Капіталовкладення на будівництво а/д тунелів	млн. грн.	8080,0	-	8080,0

Капіталовкладення на розвиток вулично-дорожньої мережі, I черга

	Всього, 2004-2010	Розподіл по роках						
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Капіталовкладення, всього	7374,2	419,8	1068,4	1608,5	1613,2	1798,5	422,4	443,4
у т.ч.:								
- Подільський мостовий перехід	5066,0	259,0	759,0	1265,0	1265,0	1518,0	-	-
- зовнішній обхід	190,0	-	-	-	-	30,0	50,0	110,0
Вулично-дорожня мережа міста	2028,2	160,8	309,4	343,5	348,2	250,2	372,4	333,4