

**Звіт про проведення громадське обговорення
проекту розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської
державної адміністрації) «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і
вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному
режимі руху»**

1. Орган виконавчої влади, який проводить обговорення:

Департамент економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

2. Питання або назва проекту акта, винесеного на обговорення:

Проект розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху».

3. Інформація про осіб, що взяли участь у обговоренні:

Мешканці міста Києва, в тому числі відвідувачі офіційного порталу Київської міської державної адміністрації. В обговоренні проекту прийняли участь 1 381 мешканець міста Києва, в тому числі 1 377 користувачів офіційного порталу Київської міської державної адміністрації, з яких підтримало проект розпорядження 45 користувачів, не підтримало проект розпорядження – 1 325 користувачів, запропоновано пропозицій – 346 пропозицій, в тому числі 342 пропозиції надійшли від користувачів офіційного порталу Київської міської державної адміністрації.

4. Інформація про пропозиції, що надійшли до органу виконавчої влади за результатами обговорення:

Під час обговорення проекту розпорядження надійшло 346 пропозицій. Окремі пропозиції, зміст яких дублюється або повторюється, об'єднані, у зв'язку з чим до розгляду прийнято 253 пропозиції.

№ п/п	ПІБ, дата та час отримання зауваження або пропозиції	Текст зауваження або пропозиції	Враховано/ не враховано	Підстава не врахування пропозиції
1.	Аліса Дмитрієва 18.05.2026 17:16 (пропозиція)	Надати повну інформацію про надходження коштів від реклами в транспорті. Надати розгорнуту інформацію про кошторис і витрати. Надати повну розгорнуту інформацію стосовно нарахування заробітної плати, надбавок і премій керівного складу метрополітену та інших видів громадського транспорту. Орієнтуватися на мінімальну заробітну плату. Зробити тариф у розмірі 12-15 гривень і врахувати, що транспорт існує за жля того, щоб перевозити	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» (далі – Закон України) державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених наказами Міністерства транспорту та

		податкодавців на робочі місця, а не за для заробітку!		зв'язку України від 05.03.2007 № 191 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (метрополітену)» (далі – Наказ № 191), від 17.11.2009 № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» (далі – Наказ № 1175) та Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940 «Про затвердження Порядку формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус)» (далі – Наказ № 940). За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз'яснення, рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари
--	--	---	--	--

				та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Оскільки різниця в тарифах повинна бути відшкодована за рахунок міського бюджету, збільшення тарифів до запропонованого Вами рівня потребує додаткових бюджетних асигнувань, що на сьогодні не є доцільним. Підвищення тарифів до рівня запропонованого проектом розпорядження дозволить зменшити
--	--	--	--	---

				дотації з міського бюджету, оскільки відповідно до законодавства уповноважений орган, який встановлює тарифи на рівні, який не покриває витрат, пов'язаних з наданням послуг, зобов'язаний відшкодувати суб'єктам господарювання збитки за рахунок бюджетних коштів. Розміщення реклами на площах КП «Київський метрополітен» здійснюється відповідно до Порядку погодження розміщення реклами на транспорті комунальної власності територіальної громади міста Києва, затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.02.2019 №207 (далі – Порядок). Відповідно до п.2.5.3 Порядку плата розповсюджувачами реклами на транспорті щомісячно перераховується до бюджету міста Києва, згідно з умовами договорів тимчасового користування місцем.
2.	Дмитро Чернявський 18.05.2026 17:18 (пропозиція)	Провести публічне обговорення за участю провідних громадських організацій, що спеціалізуються на ідеях якісного розвитку транспортної інфраструктури - за європейськими практиками сталої мобільності (зокрема ГО "Пасажири Києва").	Не враховано	Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 03.11.2010 № 996 (далі – Постанова № 996) громадське обговорення проєкту розпорядження про підвищення тарифів на перевезення пасажирів проводилось з 18.05.2026 по 01.06.2026. В цей період

		Також використати ідеї, викладені у нааступній пропозиції https://t.me/kyivpassengers/5121 .		на офіційному порталі Києва відбулись електронні консультації та, за ініціативи Громадської ради при виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) (далі – Громадська рада), круглий стіл на тему: «Підвищення тарифів у транспорті Києва: аргументи влади та позиція громади», у якому прийняли участь представники міської влади та громадськості. Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових
--	--	--	--	--

				витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Оскільки різниця в тарифах повинна бути відшкодована за рахунок міського бюджету, збільшення тарифів до рівня запропонованого у пропозиції за посиланням https://t.me/kyivpassengers/5121. потребує додаткових бюджетних асигнувань, що на сьогодні не є доцільним. Підвищення тарифів до рівня запропонованого проєктом розпорядження дозволить зменшити дотації з міського бюджету, оскільки відповідно до законодавства уповноважений орган, який встановлює тарифи на рівні, який не покриває витрат, пов'язаних з наданням послуг, зобов'язаний
--	--	--	--	--

				відшкодувати суб'єктам господарювання збитки за рахунок бюджетних коштів. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541 (далі – Постанова № 541) вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження.
3.	Олег Дюбург 18.05.2026 18:05 (пропозиція)	Пропоную встановити тариф на рівні 12 гривень за один разовий квиток. Це дешевше ніж вартість проїзду в маршрутних таксі, і це дозволяє зберегти конкурентні умови (як мінімум в питанні цінової політики). Оскільки маршрутні таксі їздять з меншими інтервалами і це створює більш привабливі умови для пасажирів. Але проїзд 15 гривень. В разі підняття тарифів до 30 гривень втрачається по суті єдина перевага громадського транспорту.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

				трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Оскільки різниця в тарифах повинна бути відшкодована за рахунок міського бюджету, збільшення тарифів до запропонованого Вами рівня потребує додаткових бюджетних асигнувань, що на сьогодні не є доцільним. Підвищення тарифів до рівня запропонованого проєктом розпорядження дозволить зменшити дотації з міського бюджету, оскільки
--	--	--	--	--

				відповідно до законодавства уповноважений орган, який встановлює тарифи на рівні, який не покриває витрат, пов'язаних з наданням послуг, зобов'язаний відшкодувати суб'єктам господарювання збитки за рахунок бюджетних коштів.
4.	Олексій Соколов 18.05.2026 18:14 (пропозиція)	Маю пропозицію до КМДА отямитися і взяти приклад з Харкова та/або інших європейських прогресивних міст, де проїзд безкоштовний. Піднімати в 4 рази в час війни, коли вже і так ні у кого грошей нема - свинство. Зрозуміло, що пільговиків стає все більше, але цю ношу має нести міський бюджет (в яких сплачують податки всі містяни), а не лише ті бідолаги, яким доводиться користуватися громадським транспортом.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Запровадження безоплатного проїзду потребуватиме повного покриття витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів (платних і безоплатних). Компенсація виплат за безоплатний проїзд і проїзд із частковою оплатою у

				міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, окремих категорій осіб за рахунок коштів бюджету міста Києва здійснюється відповідно до порядку, затвердженому рішенням Київської міської ради від 16.12.2021 № 4007/4048. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
5.	Тетяна С 18.05.2026 18:45 (пропозиція) Тетяна С 18.05.2026 18:45 (власна редакція)	Пункт "6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року" викласти в такій редакції: "6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 липня 2027 року", так як поїздки на транспортній картці дійсні протягом одного року з дати останньої оплати проїзду.	Не враховано	Пункт 6 проєкту розпорядження буде викладено в наступній редакції: «6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.».
6.	Павло Тхоржевський 18.05.2026 19:37 (пропозиція)	Пропоную фіскалізувати проїзд в маршрутках, дохід від яких через податки направити на компенсацію проїзду киянам в громадському транспорті	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту розпорядження та буде направлено за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
7.	Божена Приходько 18.05.2026 20:23 (власна редакція)	Варіант 1 — «Соціальний баланс» Основна логіка одноразовий квиток дорожчає; регулярний пасажир отримує нормальну знижку;	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на

		безліміт залишається доступним для людей, які реально живуть у метро. Пропозиція тарифів Тип Ціна Разова поїздка 25 грн 10–19 поїздок 23 грн 20–49 поїздок 20 грн 50+ поїздок 17 грн 92 поїздки 1350 грн 124 поїздки 1650 грн Безліміт 2200–2500 грн Варіант 2 — «Гнучкий безліміт» Найкращий варіант для нинішніх реалій. Замість одного безліміту за 4875 грн: Тип Ціна Безліміт метро 1600 грн Метро + наземний 2200 грн Повний 24/7 безліміт 2900 грн Чому це краще Більшість людей користується: або тільки метро; або тільки наземним транспортом. Варіант 3 — «Розумна прогресія» Зараз у схемі КМДА різниця між 30 грн і 25 грн майже не мотивує купувати великі пакети. Можна зробити так: Поїздки Ціна 1–9	виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу
--	--	--	---

		28 грн 10–19 24 грн 20–39 20 грн 40–59 17 грн 60+ 14 грн		носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
8.	Валерія Поліщук 18.05.2026 20:28 (власна редакція)	На мою думку, збільшити вартість проїзду в 4 рази, це занадто, ну нехай буде 16, в два рази, але ж не одразу в 4 рази, більшість хто їздить на громадському транспорті, це звичайні люди із середньою зарплатнею, у багатьох нижче середньої, в у деяких взагалі мінімальна, ви вважаєте це нормально? Коли зарплатня стоїть на місці, а ціна на проїзд у 4 рази зростає, то люди тоді тільки на той проїзд будуть працювати, совість майже трохи!!! Слів не вистачає просто, ну звичайно, людям, які працюють на дому, онлайн, їздити нікуди не треба, а про звичайних людей ви коли почнете думати?! Тому моя думка така, як і багатьох, якщо і	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання

		підвищити ,то поступово ,спочатку хоча б 15-16 ,бо 30 це занадто!!!		перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього часу середня заробітна
--	--	--	--	---

				плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
9.	Іван Гончаренко 18.05.2026 20:29 (власна редакція)	ви там взагалі подуріли? робити проїзд дорожчим майже в 4 рази? витратити 1500 ба більше на проїзд на роботу (лише ураховуючи один вид транспорту у два боки). це складає майже 20% мінімальної зарплати. пропоную забирати гроші з бюджету місцевої влади, раз вони такі бюджети пропонують - напевно, мають багато грошей, нажитих на наших податках та хабарях. також дуже прошу місцеву владу бодай раз у житті включити мізки та провести аналітику усіх грошових та соціальних факторів Києва: зарплатні, кількість транспортних засобів та поїздок, кількість людей, СТАН ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, дослідити це питання і вибудувати обґрунтоване підняття цін до 15 грн максимум. або давайте питати у киян: чи хочуть вони підняття цін та чи можуть взагалі собі дозволити таку розкіш? або зарплати підіймайте разом з підняттям цін, чому ні, раз тепер у вас стане більше грошей з наших податків!	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення

				транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Відповідно до Постанови № 996 громадське обговорення проекту розпорядження про підвищення тарифів на перевезення пасажирів проводилось з 18.05.2026 по 01.06.2026. Додатково інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього часу середня заробітна плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
10.	Микола Туник 18.05.2026 20:29 (пропозиція)	Не підтримувати проект і відкликати його як такий Провести нормальну експертну дискусію, щодо транспорту. Розглянути пропозиції Пасажирів Києва. Пропонована редакція - це плювок в обличчя мешканцям Києва, які їздять постійно з пересадками, бо не мають метро чи чекають вбитий з поганим технічним станом транспорт годинами. Має бути безлімітний пересадковий квиток 120	Враховано частково	Відповідно до Постанови № 996 громадське обговорення проекту розпорядження про підвищення тарифів на перевезення пасажирів проводилось з 18.05.2026 по 01.06.2026. В цей період на офіційному порталі Києва відбулись електронні консультації та, за ініціативи Громадської ради при виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) (далі – Громадська рада), круглий стіл на тему:

		хвилин з тарифом 30-35 грн. Тариф на безлімітний проїзний має бути 1000 грн Пункт "6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року" - це взагалі грабунок, у разі змін має бути термін 1 рік з дня в провадження тарифів.		«Підвищення тарифів у транспорті Києва: аргументи влади та позиція громади», у якому прийняли участь представники міської влади та громадськості. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Пункт 6 проекту розпорядження буде викладено в наступній редакції: «6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс
--	--	--	--	--

				грошових коштів носія електронного квитка.».
11.	Андрій Дашко 18.05.2026 20:30 (пропозиція)	1. Встановити вартість пересадкових та проїзних квитків такою, що заохочувала б їх придбання, шляхом економічної доцільності: пересадковий квиток на 90хв не має вартувати як два звичайних квитка, а місячний проїзний квиток має бути максимум співставним за ціною з вартістю 30-40 одноразових квитків. 2. Доеднати міську електричку до міської системи сплати за проїзд, включно з можливістю проїзду з проїзним квитком на міських транспорт 3. Включити приватних перевізників (маршрутки) до єдиної системи оплати проїзду.	Не враховано	Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Щодо вартості електронного квитка на 90 хвилин з моменту активації, то зазначений електронний квиток передбачає можливість багаторазової безоплатної пересадки протягом 90 хвилин з моменту активації, і цей спосіб оплати може бути економічно зручним для пасажирів, які здійснюють більше двох валідацій протягом 90 хвилин з моменту активації цього електронного квитка. Інші питання не стосується змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо

				організації транспортного обслуговування.
12.	Max Yer Yer 18.05.2026 20:31 (пропозиція)	Пропозиція від Мене, до нешановного кмда: Використовувати кошти з реклами на погашення різниці проїзду. Раз самі вираховали що проїзд має коштувати 60грн. То якщо кошти від реклами підуть в баланс метро, мені здається вартість проїзду значно впаде) Доречі, коли там нові станції?	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в

				розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Розміщення реклами на площах КП «Київський метрополітен» здійснюється відповідно до Порядку. Відповідно до п.2.5.3 Порядку плата розповсюджувачами реклами на транспорті щомісячно перераховується до бюджету міста Києва, згідно з умовами договорів тимчасового користування місцем. Питання відкриття нових станцій метро не стосується змісту проекту розпорядження та буде направлено за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
13.	Ірина Декер 18.05.2026 20:31 (власна редакція)	Я вважаю не доцільно збільшувати вартість проїзду , у людей зарплати не збільшуються, а ціни ростуть на все. Дешевше буде машину собі купити. Ви бачили ті автобуси ? Ну типу куди ще на них збільшувати ціну і за що.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на

				перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього часу середня заробітна плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
14.	Тимофій Клаупік 18.05.2026 20:35 (власна редакція)	Взяти з повітря тарифи, абсолютно відбиваючи бажання їздити громадським транспортом	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн.

				Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках.
15.	Євген Яценко 18.05.2026 20:37 (власна редакція)	Вважаю доцільно підвищення проїзду в межах до 15-20 грн. Не більше. Ввести "гнучкий", щось на зразок ціноутворення яке враховує кількість зупинок, які потрібно продати пасажиру.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

				трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	--	--	--

				Діючим законодавством не передбачено методики формування тарифів в міському транспорті в залежності від відстані поїздки, тому реалізація цієї пропозиції можлива лише після внесення відповідних змін до законодавства.
16.	Віктор Криницький 18.05.2026 20:41 (пропозиція)	Доброго дня! Незрозумілим є наступний абзац "Поїздки, придбані на транспортну картку до 14 липня 2026 року, лишатимуться чинними до 14 вересня 2026 року." Завжди діяло правило - "Поїздки дійсні протягом 1 року (12 місяців) з моменту останньої поїздки або поповнення." Пропоную слідувати даному правилу, а не просто забирати у людей оплачені наперед і давно поїздки. Про себе - інвалід, живу у Коцюбинському. На картці зараз - залишок у 48 поїздок, останнє поповнення у вересні 2025 року. Я на довготерміновому лікуванні далеко від Києва.	Враховано	Пункт 6 проєкту розпорядження буде викладено в наступній редакції: «6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.».
17.	Євгеній Сухенко 18.05.2026 20:47 (власна редакція)	До кінця військового стану ціни на квитки у міському громадському транспорті не піднімати	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових

				потреб територіальної громади.
18.	Тетяна Руденко 18.05.2026 20:47 (пропозиція)	Хто надав таку пропозицію повинен отримувати мінімальну заробітну плату - і половину віддавати за проїзд. Керівництво міста повинно отримувати мінімальну заробітну плату і їздити у громадському транспорті	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту розпорядження.
19.	Вікторія Агаподченко 18.05.2026 20:48 (власна редакція)	Економічне обґрунтування: Влада повинна оприлюднити чіткі розрахунки (Аналіз регуляторного впливу), де доведено, чому тариф має бути саме 30 грн, а не 20 чи 25, наприклад. Якщо влада проігнорує зауваження без розгляду або порушить терміни оприлюднення — це привід для позову. Де: - врахування реальних доходів і адресна компенсація або доступні проїзні для окремих та всіх категорій громадян. Не може працювати система, де місто хоче забирати до 30-50% місячного доходу за проїзд у людей, яким це ж місто платить зарплати на держпідприємствах та в держ сферах міста. - гарантована послуга - фізично відокремлені смуги громадського транспорту. - наявність альтернативи - повноцінна веломережа, чи повноцінна заміна альтернативним та якісним приватним транспортом. - стан громадського транспорту, доступність його та якісне обслуговування згідно наданого тарифу(точний час прибуття та за окремим графіком, прибирання всередині, вчасне оновлення транспорту, повна безбарєрність та доступність входів та виходів). - стан доріг та прибирання доріг	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз’яснення, рекомендації та інша корисна інформація» →

		згідно сезонів. На разі нічого вище перерахованого немає.		підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. З аналізом регуляторного впливу до проєкту розпорядження можна ознайомитися за посиланням https://kyivcity.gov.ua/publicna_informatsiia_Tag_166_122/NPA_1045372/. Інші питання не стосується змісту проєкту
--	--	---	--	--

				розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
20.	Тетяна Сухенко 18.05.2026 20:52 (власна редакція)	Не виправдане підняття цін майже в 4 рази. Якби хоча б 2 питань не було б. Зарплати малі, ціни зависокі.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації

				тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
21.	Ірина Дмитрова 18.05.2026 20:55 (власна редакція)	Можна підняти вартість проїзду до 16 грн, решта має субсидироватися з бюджету	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою

				наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
22.	Ievgenii Leshan 18.05.2026 20:56 (пропозиція)	Ви хочете продавати нам старе лайно за новими цінами. Фінансування муніципального громадського транспорту не може не бути дотаційним. Однак підвищити самоокупність його можна, ліквідувавши маршрутки і	Не враховано	Питання не стосується змісту проекту розпорядження.

		запровадивши замість них повнорозмірний низькопольний інклюзивний автобус, трамвай, тролейбус, і запровадивши систему оплати, яка б виключала можливість використання чорної готівки. Без цього будь-яке підвищення ціни проїзду - це гроші на вітер.		
23.	Олена Уманець 18.05.2026 20:58 (пропозиція) Олена Уманець 18.05.2026 20:58 (власна редакція)	Встановити гідний рівень життя українців, гідні нашої праці зарплати, цивілізовані умови в транспорті, а вже тоді підвищувати ціни на проїзд	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосується змісту проекту розпорядження.
24.	Інна Таран 18.05.2026 20:58 (власна редакція)	Це вже взагалі, за що людям жити тоді, коли тільки на проїзд такі кошти витратити! В країні війна, а проїзд буде дорожче ніж у Варшаві??? Мало того що обстріли кожен день, ціни на продукти космічні! Як жити в такій країні? Краще вже виїхати!	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет

				міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
25.	Анастасія Медведчук 18.05.2026 21:02 (власна редакція)	Підняття вартості проїзду до 30 грн це просто відірване від реальності рішення. Ми проживаємо не в тих умовах, в яких люди можуть собі це дозволити. Складається відчуття, ніби ми в різних країнах живемо. Прожитковий мінімум в Україні у 2026 році становить 3209 грн на людину. І при цьому безлімітний проїзний у Києві хочуть зробити 4875 грн. Тобто можливість користуватися громадським транспортом коштуватиме дорожче, ніж офіційний мінімум, необхідний людині для життя. Це вже звучить абсурдно. За такою логікою люди мають просто ходити пішки через усе місто, що фізично неможливо. Особисто я на дорогу в університет і назад витрачаю 4 поїздки на день. За новими тарифами це 120 грн щодня. П'ять днів на тиждень це вже 600 грн. За місяць виходить понад 2400 грн лише на транспорт. Це не таксі, не комфорт-клас, не люкс і не міжміські перевезення, ні, це звичайний комунальний транспорт, який далеко не завжди може похвалитися хорошими умовами. Особливо наземний, який здебільшого ходить із незрозумілими інтервалами, так ще й занедбаний часто. При цьому в Україні величезна кількість людей живе на мінімальну зарплату або близькі до неї доходи. Є пенсіонери, студенти, сім'ї з	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього,

		кількома дітьми, люди, які щодня витрачають значну частину доходу просто на дорогу до роботи чи навчання. І найбільше обурює той факт, що громадський транспорт мав би бути доступним базовим сервісом для всіх жителів міста, а не розкішшю. Бо коли звичайна поїздка на навчання чи роботу (про прогулянки вже навіть мова не йде) починає коштувати як окрема стаття витрат сімейного бюджету, яку треба контролювати, це вже проблема не пасажирів, а міської політики.		проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд Ви можете користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Проїзд пільгових категорій громадян залишається безкоштовним відповідно до законодавства України. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми
--	--	--	--	--

				власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження.
26.	Діана Карась 18.05.2026 21:03 (пропозиція)	Обіцяли не піднімати ціни до кінця воєнного стану !!!!	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
27.	Михайло Яцентюк 18.05.2026 21:08 (пропозиція)	Ось абсолютно новий варіант. Замість сухого розбору по пунктах, цей текст побудований як стратегічний аналіз системних помилок реформи. Ми змінили структуру, лексику та кут подачі, але повністю зберегли твою головну тезу: підвищення цін у кілька разів - це абсурд та ігнорування реальності. ЕКСПЕРТНИЙ ВИСНОВОК ТА ЗАУВАЖЕННЯ до проєкту розпорядження КМДА щодо зміни тарифної політики у міському транспорті Презентована концепція трансформації тарифів демонструє хибний підхід до управління міською	Враховано частково	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у

	мобільністю. Замість стимулювання містян користуватися громадським транспортом, КМДА пропонує загороджувальні тарифи, які перетворюють пересування містом на розкіш. Проект у поточному вигляді є неприйнятним через критичні прорахунки у соціальній та фінансовій моделях. Стратегічні прорахунки проекту та альтернативні рішення: 1. Монопольний ціновий тиск замість ринкового обґрунтування Встановлення вартості одного проїзду на рівні 30 грн - це не реформа, а шокова терапія для гаманців киян. Таке стрімке зростання ціни спровокує ланцюгову реакцію: приватні перевізники (маршрутки) миттєво піднімуть свої тарифи, аргументуючи це рішенням влади. У підсумку якість перевезень не зміниться, але загальний рівень витрат киян на логістику критично зросте. Рішення: Запровадити компромісний комерційний тариф, який не перевищуватиме 20 грн за разову поїздку. 2. Інфраструктурна дискримінація віддалених районів Запропонована модель пересадкового квитка (90 хв за 60 грн) є фінансовим покаранням для мешканців лівобережних масивів та околиць (Троєщина, Виноградар тощо). Місто роками не може забезпечити ці райони рейковим сполученням чи метро. Як наслідок, люди змушені робити пересадки не з	метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету.
--	--	--

		власної забаганки, а через географію маршрутів. Чому мешканець центру їде без пересадок за базовою ціною, а мешканець Троєщини має платити подвійно? Це пряме порушення принципу рівності містян. Окрім цього, тариф ігнорує прості комунального транспорту під час тривог та блокування мостів. Рішення: Створити справедливий інтегрований квиток на 120 хвилин вартістю 30-35 грн, який дозволить безлімітно змінювати транспорт протягом цього часу. 3. Економічний абсурд довгострокових абонементів Ціна місячного проїзного у 4875 грн суперечить світовій практиці урбаністики. Довгостроковий квиток має бути головним інструментом лояльності пасажирів і коштувати суттєво дешевше за суму разових поїздок. Натомість КМДА пропонує проїзний, який коштує дорожче, ніж єдині квитки на весь транспорт у найбагатших країнах Європи (наприклад, Deutschlandticket у Німеччині за 63 євро). Для пересічного киянина, який здійснює близько 80 поїздок на місяць, цей абонемент є фінансово збитковим. Рішення: Встановити ціну на місячний анліміт у межах 1000-1200 грн, прив'язавши його до верифікації статусу киянина у додатку «Київ Цифровий». 4. Конфіскація раніше оплачених послуг Намір анулювати дію вже куплених пасажирами поїздок у	Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Щодо вартості електронного квитка на 90 хвилин з моменту активації, то зазначений електронний квиток передбачає можливість багаторазової безоплатної пересадки протягом 90 хвилин з моменту активації, і цей спосіб оплати може бути економічно зручним для пасажирів, які здійснюють більше двох валідацій протягом 90 хвилин з моменту активації цього електронного квитка. Пункт 6 проєкту розпорядження буде викладено в наступній редакції: «6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.».
--	--	---	---

		вересні 2026 року є прямим зазіханням на приватну власність громадян. Люди купували поїздки за чинними на той момент правилами (з терміном дії 365 днів). Скасування цих прав в односторонньому порядку знищить залишки довіри до цифрових сервісів міста. Рішення: Зберегти повну ліквідність усіх придбаних раніше поїздок строком на один рік - до 14 липня 2027 року. План дій: Що потрібно зробити замість підвищення цін Громадськість не може підтримувати нові тарифи, доки транспортна система Києва залишається неефективною, непрозорою та корумпованою. Підвищенню цін має передувати виконання п'яти базових умов: Єдиний квиток для всього ринку: Ліквідувати готівковий обіг у маршрутках та примусово підключити приватних перевізників до загальноміської системи е-квитка. Європейська модель оплати (вартість машино-кілометра): Місто має платити перевізникам за факт виконання рейсу та дотримання графіку, а не за кількість «забитих» у салон пасажирів. Цифрова прозорість: Зобов'язати всіх приватних операторів відкрити GPS-дані для публічного моніторингу в реальному часі. Тотальна безбар'єрність: Заборонити випуск на		Відповідно до статті 11 Закону України «Про міський електричний транспорт» та постанови Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 № 1045 між замовником та комунальними перевізниками укладено договори про організацію надання транспортних послуг. Інші питання не стосується змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
--	--	--	--	---

		маршрути транспорту без низької підлоги, систем кондиціонування та засобів звукового/візуального інформування. Старі вагони типу Татра Т3 мають бути системно замінені. Пріоритет швидкісних ліній: Створення виділених ліній та магістральних маршрутів для районів, відрізаних від метрополітену. Висновок: Розпорядження у поточній редакції підлягає відхиленню. Пропонуємо розробити нову тарифну сітку, що базуватиметься на реальних доходах киян та реальних кроках до модернізації інфраструктури.		
28.	Олександр Шафранський 18.05.2026 21:09 (власна редакція)	Жах!!!!	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту розпорядження.
29.	Назар Хожай 18.05.2026 21:11 (пропозиція)	Пропоную замість замість окремого разового (за 30 грн), та пересадкового за (60 грн) квитка, впровадити квиток, що буде діяти 60 хвилин при вартості в 30 гривень. Вважає доцільними наступну аргументи: 1. Спрощення білетного меню сприятиме легшій адаптації пасажирів до нових тарифів. 2. Додавання можливості пересадки за ціною одноразового квитка дозволить частково згладити невдоволення від підняття тарифу на проїзд. 3. Впровадження запропонованого рішення дозволить зменшити ризик купівлі одноразового квитка для поїздок з пересадкою,	Не враховано	Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості квитків зі знижками в залежності від часу користування транспортом. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Відлік часу у разі користування «пересадковим» квитком на 90 хвилин починатиметься з моменту його активації і закінчуватиметься моментом останньої

		особливо враховуючи посередній рівень контроль за оплатою проїзду. 4. Пересадковий час в 60 хвилин дозволить покрити значний відсоток поїздок містом, в той же час дуже довгі поїздки, що займають 60+ хвилин, і, як наслідок, вимагають більших витрат ресурсів громадського транспорту, зможуть бути оплачені за вищим тарифом. Це дозволить з одного боку забезпечити більш справедливий потік коштів Київпастрансу (більше витрати-більше вартість поїздки), а з іншого зробить тривалі поїздки менш привабливими, зменшуючи навантаження на систему громадського транспорту. 5. Практика одноразового квитка з включеним часом на пересадку широко розповсюджена в європейських містах та показала позитивний вплив на відчуття комфорту та задоволеність користування громадським транспортом. Важливим відкритим питанням залишається метод відліку часу для пересадки, так як важливим є забезпечення передбачуваності і стабільності часу у дорозі. Так як запровадження будь-якого пересадкового квитка несе ризик перевищення пасажиром пересадкового вікна з незалежних від нього/неї причини (затори), важливим є визначення методу розрахунку часу на пересадку при затримках у русі. Для найбільшого комфорту пасажирів у разі затримок у русі, оптимальним варіантом є відлік від моменту валідації	валідації протягом 90 хвилин.
--	--	---	--------------------------------------

		квитка до прибуття на кінцеву для пасажирів зупинку. Таким чином, пасажирів будуть позбавлені відповідальності за затримки у русі та зможуть дістатись до свого кінцевого пункту за передбачувану ціну. Для системи громадського транспорту не вбачається значних фінансових втрат від такого продовження дії пересадкового квитка, адже для абсолютної більшості пасажирів такі ситуації навряд будуть регулярними		
30.	Андрій Сівер 18.05.2026 21:11 (пропозиція)	Пропозиція щодо встановлення економічно та соціально обґрунтованих тарифів на проїзд у міському пасажирському транспорті м. Києва У межах громадського обговорення проекту розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» пропонується встановити базову вартість однієї поїздки на рівні 15 грн замість запропонованих 30 грн. Запропонована вартість є більш соціально справедливою та відповідає нинішнім економічним умовам воєнного стану. Війна призвела до суттєвого зниження доходів населення, зростання безробіття, вимушеного переселення громадян та загального погіршення фінансового становища багатьох сімей.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі

		Метрополітен та інший міський транспорт залишаються критично важливими для: – працівників підприємств та установ; – студентів; – пенсіонерів; – внутрішньо переміщених осіб; – волонтерів; – громадян, які відвідують лікарні, органи соціального захисту та державні установи. Підвищення вартості проїзду до 30 грн створить надмірне фінансове навантаження на малозабезпечені верстви населення та фактично обмежить доступність громадського транспорту для значної частини мешканців столиці. Крім того, різке підвищення тарифу під час війни сприймається суспільством як економічно необґрунтоване та соціально нечутливе рішення, що може негативно вплинути на рівень довіри громадян до органів місцевого самоврядування та комунальних підприємств. Пропонується встановити такі тарифи: КІЛЬКІСТЬ ПОЇЗДОК — ВАРТІСТЬ ОДНІЄЇ ПОЇЗДКИ 1–9 поїздок — 15,00 грн 10–19 поїздок — 14,00 грн 20–29 поїздок — 13,00 грн 30–39 поїздок — 12,00 грн 40–49 поїздок — 11,00 грн 50 і більше поїздок — 10,00 грн МІСЯЧНІ ПРОЇЗНІ КВИТКИ 46 поїздок — 440,00 грн	фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Проїзд пільгових категорій громадян залишається безкоштовним відповідно до законодавства України.
--	--	--	---

		62 поїздки — 580,00 грн 92 поїздки — 850,00 грн 124 поїздки — 1100,00 грн Безлімітний місячний проїзний — 1350,00 грн Просимо врахувати наведені пропозиції під час ухвалення остаточного рішення щодо тарифів на проїзд у громадському транспорті міста Києва.		Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження. Запровадження Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
31.	Анна Царинна 18.05.2026 21:13 (власна редакція)	Категорично проти такої вартості	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може

				вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
32.	Денис Табор 18.05.2026 21:16 (власна редакція)	Я б підтримав підняття плати до 10 грн, цілком виправдана, зрозуміла і зручна ціна	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового

				придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
33.	Сергій Поліщук 18.05.2026 21:17 (пропозиція) Сергій Поліщук 18.05.2026 21:17 (власна редакція)	Підвищення одразу в 3,5 рази, та ще і під час війни, - просто неприпустимо! Звісно якщо влада міста не хоче викликати гнів жителів столиці... У Харкові весь комунальний транспорт взагалі безкоштовний під час війни, а в Києві хочуть аж до 30 грн підняти, так ще і не з 20-ти, а одразу з 8-ми грн! це не справедливо по відношенню до громадян. Підняття повинно бути хоча б поступовим. Наприклад, на 2 грн кожні півроку або взагалі рік... Максимальна на мою думку ціна проїзду на поточний момент на громадському транспорті не повинна бути більше за 15грн. а для тих, хто купує одразу 50 поїздок (чи взагалі 100), повинна бути 10грн. Тобто моя пропозиція - 15 грн одна поїздка Пересадковий - 25грн При купівлі 50 поїздок (дійсні півроку) - 600 грн При купівлі 100 поїздок (дійсні	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою

		півроку) - 1000 грн Безліміт на місяць (всі види транспорту) - 1400грн		наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
34.	Тетяна Потетня 18.05.2026 21:19 (власна редакція)	На сьогодні підвищення вартості проїзду в комунальному транспорті в умовах воєнного стану є передчасним та соціально необґрунтованим. У період повномасштабної	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або

		війни значна частина громадян перебуває у складному матеріальному становищі через: — зниження рівня доходів населення; — інфляційні процеси та постійне зростання цін на товари і послуги; — втрату роботи або нестабільність зайнятості; — суттєве збільшення витрат домогосподарств на базові потреби та безпеку. Підвищення тарифів на проїзд до 30 грн за одну поїздку створить додаткове фінансове навантаження на мешканців столиці, зокрема на працівників бюджетної сфери, внутрішньо переміщених осіб та інші соціально вразливі категорії населення. Окремо слід врахувати, що громадський транспорт у період воєнного стану виконує не лише транспортну, а й важливу соціальну функцію забезпечення мобільності населення та стабільного функціонування міста. У зв'язку з цим необхідно: -відтермінувати перегляд тарифів до завершення воєнного стану та стабілізації економічної ситуації; -провести додаткові публічні консультації щодо економічного обґрунтування запропонованих тарифів; - оприлюднити детальні розрахунки собівартості перевезень та очікуваного впливу підвищення тарифів на населення; - розглянути альтернативні механізми підтримки комунального транспорту без	надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз'яснення, рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі
--	--	--	--

		суттєвого підвищення вартості проїзду для громадян.		фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок
--	--	---	--	--

				бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Відповідно до Постанови № 996 громадське обговорення проєкту розпорядження про підвищення тарифів на перевезення пасажирів проводилось з 18.05.2026 по 01.06.2026. В цей період на офіційному порталі Києва відбулись електронні консультації та, за ініціативи Громадської ради при виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) (далі – Громадська рада), круглий стіл на тему: «Підвищення тарифів у транспорті Києва: аргументи влади та позиція громади», у якому прийняли участь представники міської влади та громадськості.
35.	Володимир Карнаух 18.05.2026 21:22 (пропозиція)	Тариф утвердить. Бред и фантазии всяких "пасажири кукуева" игнорировать.	Враховано	
36.	Олександр Ткачук 18.05.2026 21:28 (власна редакція)	Проїзд взагалі має бути по 10-15 грн. Ось така нормальна і адекватна ціна на громадський транспорт в Києві транспорт рокми не змінюється(якщо казати конкретно за тролейбуси) для прикладу можемо взяти маршрути автобусів 44, тролейбус 30, 7, 4, 28, 27(дуже багато тролейбусів намаршруті ще 2011-2014 років їздять) Якщо керівництво вважає що	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики,

		транспорт працює в убиток, то як пояснять перевезення людей у час пік?) Трамваї, метро, автобуси та тролейбуси, народу МОРЕ на всіх цих маршрутах! Може просто справа в тому, що хтось нажертись все нічк не може? Може час зменшити зп депутатам і буде все нормально і буде коштів вистачати на підтримку комунального транспорту і на його капітальний ремонт. Ціна 30 грн має бути лише в одному випадку, а саме- коли на маршрутах буде новий, якісний транспорт з кондиціонерами на літо, про розклад я взагалі мовчу	затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття
--	--	--	---

				значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосується змісту проєкту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
37.	Віра Янчук 18.05.2026 21:29 (пропозиція)	Варто зробити безоплатний проїзд у Громадському транспорті для пенсіонерів, дітей шкільного віку, інвалідів всіх груп, учасників всіх війн, так як немає сенсу пересилати кошти з рахунків на рахунки. Також для туристів/гостей міста проїзdnі квитки на день-два чи більше в еквіваленті 10 євро на день (як в Нідерландах)	Враховано частково	Додатками 1 та 2 до рішення Київської міської ради від 16.12.2021 № 4007/4048 «Про деякі питання проїзду окремих категорій осіб у місті Києві» (далі – Рішення № 4007/4048 визначені категорії осіб, яким надано право безоплатного проїзду та проїзду з частковою оплатою у міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, а також категорії осіб, яким законами України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи», «Про охорону дитинства», «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», «Про реабілітацію жертв репресій комуністичного тоталітарного режиму 1917

				- 1991 років», «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей», «Про жертви нацистських переслідувань» надано право пільгового проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, та за пільговий проїзд яких здійснюється компенсаційні виплати підприємствам-перевізникам за кошти бюджету міста Києва. До зазначених категорій осіб віднесено, в тому числі, пенсіонери за віком, особи з інвалідністю I, II, III груп, учасники бойових дій та особи, прирівняні до них, учні закладів загальної середньої освіти міста Києва (у період з 01 вересня по 01 липня наступного року). Проектом розпорядження про підвищення тарифів передбачені «туристичні» проїзні квитки на 24, 48 та 72 години вартістю відповідно 375,00 грн, 563,00 грн, 750,00 грн.
38.	Тетяна Дзюба 18.05.2026 21:29 (пропозиція)	Сьогодні комунальний транспорт міста опинився у складній фінансовій ситуації. Зростання цін на електроенергію, паливо, запчастини, а також необхідність підтримувати рухомий склад у належному технічному стані та забезпечувати гідну зарплату працівникам вимагають перегляду діючих тарифів. Проте одномоментне й різке підвищення вартості проїзду	Не враховано	Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.

		може стати важким фінансовим тягарем. Оптимальним рішенням є впровадження концепції оступового(етапного) збільшення тарифу, що дозволить збалансувати інтереси громади та транспортних підприємств. Наприклад для початку поставити тариф у 15 грн.		
39.	Софія Чумак 18.05.2026 21:30 (власна редакція)	Вибачте, але це вже перебір! 30 гривень за одну поїздку, ви подумали про літніх людей, яким місяць такого пересування буде коштувати як їх пенсія, якщо не більше. Про студентів, які ледь зводять кінці з кінцями. Взагалі про людей подумали? Вам всеодно, ви на машинах їздите, але не у всіх такі можливості. Вже не знаєте з чого гроші тягнути, зате непотрібні мости будуємо. Молодці! Все як завжди	Не враховано	За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу

				носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Проїзд пільгових категорій громадян, в тому числі пенсіонерів за віком, залишається безкоштовним відповідно до законодавства України. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проектом розпорядження.
--	--	--	--	--

40.	Дар'я Логвиненко 18.05.2026 21:31 (власна редакція)	З мінімальною зп 8тис? з середньою по столиці менше 30тис? В воєнний час? Це просто жесьть, підвищення цін майже в 4 рази це звісно цікава ідея. Варто переглянути підняття вартості максимум до 15, поки у нас і зарплати не будуть як у Європі.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки,
-----	---	--	--------------	---

				збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
41.	Артем Савченко 18.05.2026 21:33 (пропозиція)	Аргументом знову буде "В нас найдешевші ціни по Європі.."? Харків криють щодня обстрілами і там взагалі безкоштовний проїзд на час війни, знаходять гроші аби покривати витрати. Нехай десь бруцатку (там де вона й нафіг нікому не потрібна) не покладуть і не вкрадуть гроші, тоді знайдеться і бюджет яким покривати витрати на транспорт. 16гривень це потолок!	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме значного покриття витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.

42.	Оксана Москаленко 18.05.2026 21:37 (власна редакція)	Обіцяли що до кінця війни в Києві не будуть підвищувати проїзд. Якщо і підвищувати то разом із зарплатами. Підвищувати на 5-7 грн. Транспорт в неналежному стані (особливо маршрутки) Прошу звернути на це увагу та не піднімати проїзд. Тарифи за комуналку попіднімали, ціни на їжу зросли ціни на транспорт зросли, а зарплатня ні. Де справедливість????	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки,
-----	--	---	--------------	---

				збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованих Вами розмірів тарифів потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Щодо тарифів на комунальні послуги, то на даний час, відповідно до Закону України «Про особливості регулювання відносин на ринку природного газу та у сфері теплопостачання під час дії воєнного стану та подальшого відновлення їх функціонування», діє заборона підвищення тарифів на теплову енергію (її виробництво, транспортування та постачання), послуги з постачання теплової та постачання гарячої води для населення. Додатково інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього часу середня заробітна плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
43.	Аліна Городиська	Краще б підняли мін зп а потім і все інше, люди виживають	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту

	18.05.2026 21:37 (власна редакція)	тупо, наш транспорт не міняється десятиріччями, оновіть хоча б Зажрались, не бачила ні одного депутата який їхав на траліку		розпорядження та, в частині організації транспортного обслуговування, буде направлено за належністю для врахування в подальшій роботі.
44.	Віра Кучерина 18.05.2026 21:38 (пропозиція)	Максимально прийнятна ціна 15 грн	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні

				витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
45.	Світлана Ткаченко 18.05.2026 21:40 (пропозиція)	Тариф не може бути 30 грн. За день людина здійснює пересадки 2-4 рази. Максимум до 15 грн. може подорожчати не більше.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у

				метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок).
--	--	--	--	--

				Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздки від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
46.	Андрій Сластіон 18.05.2026 21:41 (власна редакція)	Вважаю ціну в 20грн цілком адекватною на сьогодні для киян	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн.

				Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
47.	Марія Карнаушенко	Не піднімати ціни на проїзд громадським транспортом (метро, автобуси, тролейбуси,	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні

	18.05.2026 21:41 (власна редакція)	трамваї) під час дії воєнного стану		бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
48.	Марина Капустіна 18.05.2026 21:42 (власна редакція)	Добрий день, абсолютно незрозуміла цифра, звідки вона взялась? Спочатку одні обіцянки потім інші... І хто зможе оплачувати цей проїзд? Зарплатня бібліотекарів та викладачів (для прикладу) не зможе покривати такі поїздки, кажу з власного досвіду. Хто приймає ці рішення - поставте себе на місце громадян із зарплатнею 12 -15 тисяч грн - то про які 30 грн за один раз йде мова? Або підвищуєте адекватно до 10 грн, або не підвищуєте взагалі - як у Харкові. Перестаньте робити незрозумілі маніпуляції. Та навчіться реагувати адекватно з розумом на пропозиції киян. Передивіться спочатку МІНІМАЛЬНУ зарплату для людей, а не тільки для своїх кишень. Далі поговоримо щодо підвищення проїзду.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на

				офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз’яснення, рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках.
--	--	--	--	--

				Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїзду від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїзду від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
49.	Анастасія Марченко 18.05.2026 21:44 (власна редакція)	Купа людей знаходяться за порогом бідності, в країні війна, зарплати часто настільки низькі, що навіть з нинішньою ціною на проїзд люди виходять в 0. Якщо нові тарифи запровадять то мільйони людей пересядуть на власні автівки, чим спричинять ще більше заторів на дорогах, ще велика	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток.

		частина людей - на самокати і велосипеди (для яких немає нормально розвиненої інфраструктури).		Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Питання щодо розвитку дорожньої інфраструктури для самокатів та велосипедів не стосується змісту проекту розпорядження та буде направлено за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
50.	Денис Чернега 18.05.2026 21:45 (пропозиція)	Підтримую поступове і ьогрунтоваге підвищення тарифу, бо тариф 8грн зрозуміло що застарий, і що громадський транспорт не може на цьому існувати, адекватно підвищити до рівня маршруток, тобто до 20можоиво 22грн, і то поступово, щоб одномоментне підвищення не було шокним, плюс не забувайте про людей працюючих у бюджетній сфері, на мінімалках і т.д. а не тільки про школярів і студентів.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обгрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн.

				Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у
--	--	--	--	---

				місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
51.	Ксенія Завальнюк 18.05.2026 21:46 (пропозиція)	Підвищувати ціну на проїзд майже в 4 рази одразу не можна. При зарплаті в 10-15 тис віддавати третину зарплати на пересування містом не є адекватно. Підвищення ціни в 2 рази ще ок, але одразу в 4, щоб вартість київського проїзного конкурувала з вартістю німецького при такій шаленій різниці мінімальних зарплат це ненормально.	Не враховано	За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні

				матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
52.	Сергій Бірін 18.05.2026 21:47 (пропозиція)	При останньому підвищенні сам МЕР КИСВА Кличко апелював, що підняття тарифу потрібне щоб підняти зарплату, відремонтувати транспортний склад та тому подібне. Тариф підняли, але нічого не змінилося. То чому ви хочете підняти тариф зараз, коли вартість гривні падає, пенсіонерам перераховують пенсії на копійки, а іншим людям не піднімають зарплати. Маршрутні таксі теж тоді опіднімуть проїзд ще раз,	Не враховано	За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою

		причини ті ж самі, от тільки всі витрати з заправки та обслуговування "скидають" на водіїв.		наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Одночасно з цим, проїзд пільгових категорій громадян, в тому числі пенсіонерів за віком, залишається безкоштовним відповідно до законодавства України. Додатково інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього часу середня заробітна плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
53.	Мирослава Гончар 18.05.2026 21:47 (Пропозиція)	Ви піднімаєте тарифи, а кому підняли зарплати, щоб сплачувати все це??? Ціни ростуть на все, але тільки не зарплати у звичайного працюючого громадянина держави... що вже говорити про країну агресор, коли ви самі	Не враховано	Питання не стосується змісту проекту розпорядження. Одночасно з цим, інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього часу середня

		себе гнобите і не має справедливості ні в чому....		заробітна плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
54.	Світлана Лебедєва 18.05.2026 21:52 (власна редакція)	Дуже дорого для працюючих громадян в яких заробітна плата не перевищує 30 тис.грн	Не враховано	За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія

				електронного квитка і сплачувати за 1 поїздки від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздки від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок).
55.	Олександр Сілкін 18.05.2026 21:53 (власна редакція)	Альтернативна пропозиція (повна зміна тарифу по європейському зразку та рішення щодо підвищення зручності оплати): 1. Запровадити систему безоплатних пересадок між транспортними засобами/видами транспорту впродовж часу (по закінченню часу пасажир має право доїхати до кінцевої зупинки транспорту, в якому здійснено останню валідацію) та установити наступні тарифи для разових поїздок: разовий квиток на 45 хв. - 15₴; разовий квиток на 90 хв. (базовий) - 25₴. 2. Установити можливість використання пільг для учнів шкіл під час канікул, студентів ВНЗ/учнів ПТНЗ при одноразовій сплаті проїзду (замість нинішнього "оплати за повним тарифом при відсутності абонементу на місяць") з поточними розмірами знижок (50% для студентів ВНЗ та учнів проф.тех. закладів. 75% для учнів шкіл під час канікул). 3. Для добових квитків встановити вартість:	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових

		24 год - 100₴; 48 год - 200₴; 72 год - 300₴. 4. Для проїзних абонементів установити наступні тарифи: 1 місяць (без пільг) - 1 000₴; 3 місяці (без пільг) - 2 700₴; 1 рік (без пільг) - 10 000₴; 1 місяць (студентський) - 500₴; 3 місяці (студентський) - 1 350₴; 1 місяць (учнівський) - 250₴. 5. Разом з АТ "Укрзалізниця" впровадити оплату в межах маршруту міських поїздів (Кільцева електричка Kyiv City Express) згідно загальнономіського тарифу та пристосувати квитки, придбані в застосунку "Укрзалізниця" (для міських поїздів), в приміських касах або у роз'їзних касирів для використання з АСОП (для реалізації безоплатних пересадок з міських поїздів) 5. Забезпечити приватних перевізників на автобусних маршрутах в режимі маршрутного таксі технічні засоби для введення АСОП в експлуатацію до 01 січня 2027 року (як тимчасове рішення - встановлення QR-кодів для сервісу "Оплата проїзду" в застосунку Київ Цифровий) та встановлення на маршрутах єдиних з КП "Київпаstrанс" та КП "Київський метрополітен" тарифів (з відстороненням від обслуговування маршрутів у разі невиконання вимог). Додатково: 1. Разом з АТ "Укрзалізниця" та Київською ОВА почати підготовку до реалізації єдиного квитка в межах Київської обл. з можливістю інтергації наявних АСОП інших громад. 2. Забезпечити можливість		витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Проїзд пільгових категорій громадян залишається безкоштовним відповідно до законодавства України. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження. Запровадження запропонованої Вами
--	--	---	--	---

		купівлі разових квитків та поповнення транспортних карток через термінали самообслуговування АТ "Приватбанк", АТ "Універсал Банк" та інших, які розміщені в супермаркетах, торгових центрах тощо.		системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосуються змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
56.	Оля Лебедєва 18.05.2026 21:55 (власна редакція)	Пропуную підвищити проїзд в метро максимум в два рази. А краще взагалі не підвищувати, а підвищити всім заробітні плати. Або якщо підвищуєте вартість проїзду, то треба підвищити заробітні плати. Є взагалі міста в Україні, де проїзд безкоштовний.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою

				наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок).
--	--	--	--	--

				Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу або залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього часу середня заробітна плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
57.	Ярослава Хоменко 18.05.2026 21:57 (пропозиція)	2. Установити вартість разового квитка на перевезення пасажирів у метрополітені, автобусі, трамваї, тролейбусі, фунікулері, який працює у звичайному режимі руху, з можливістю багаторазової безоплатної пересадки протягом 90 хвилин, у розмірі 30,00 грн (у вартості разового квитка не враховано вартість носія електронного квитка). 5. Кількість поїздок, яку може бути одноразово придбано на транспортний ресурс носія електронного квитка, не може перевищувати 100 одиниць. Загальна кількість поїздок, яку може бути поповнено на транспортний ресурс носія електронного квитка, не може перевищувати 200 одиниць. 6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 грудня 2026 року.	Не враховано	Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Пункт 6 проекту розпорядження буде викладено в наступній редакції: «6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та

		Для студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, учнів закладів професійної (професійнотехнічної) освіти денної форми навчання - додати АСПІРАНТІВ		зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.». Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійнотехнічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження.
58.	Марина Мартисевич 18.05.2026 22:00 (пропозиція)	Дорого, війна, все здорожчало, люди їдуть на роботу, щоб заробити на виживання! Тариф у 30 грн -це занадто! За таких тарифів піду до адміністрації з картонкою! Вважаю, що САП давно варто звернути увагу на чиновників, яким усе замало!	Не враховано	За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З

				урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок).
59.	Ольга Меренкова 18.05.2026 22:01 (власна редакція)	Одноразова поїздка 10 грн. І це максимум можливого Як можна при мінімальній заробітній платні в 6629 грн після оподаткування оплатити 21 робочий день, якщо добиратись до роботи треба двома транспортами, а опалення коштує 2800 грн за місяць? Математика не працює і логіка теж.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики,

				затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного
--	--	--	--	---

				ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздки від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздки від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
60.	Олександр Ющенко 18.05.2026 22:02 (пропозиція)	Дане рішення є обґрунтованим лише в контексті зведення дебету з кредитом в рамках КП Київпастранс і Київський метрополітен. Але дане рішення не враховує багато інших факторів і витікаючи проблем з цього рішення. 1. Комунальним транспортом користуються люди, які його потребують в першу чергу за доступність проїзду. Тобто	Не враховано	Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів.

		дане рішення в першу чергу вдарить по менш багатим верствам населення. З цього слідує, що дане рішення збільшить прірву між багатими і бідними, посилить соціальну несправедливість (багаті багатіють, бідні біднішають). Державні працівники не зможуть дозволити собі проїзд: військові, поліцейські, медики, дснс, вчителі - найбільш важлива соціальна група, яка найбільше постраждає від цього рішення. Для контексту: я – військовий і я не зможу дозволити собі проїзд, хоча це є службова необхідність і я можу зробити 10 поїздок за день. Проїздний становитиме чверть мого грошового забезпечення. Тобто я не зможу або їсти і забезпечувати (хоч якось) сім'ю або виконувати службові завдання. Я і так бачу несправедливість навкруги, але подорожчання проїзду мене добиває, бо це дуже сильно впливає на мене, але при цьому ніяк не впливає на багатші верстви населення, яких війна не торкається. 2. Громадський транспорт – це більш ефективне використання ресурсів в межах міста. Через те, що громадський транспорт стане "економічно обгрунтованим" люди почнуть пересідати на автомобілі, що призведе до збільшення заторів, що в свою чергу буде впливати і на якість доріг, і на якість транспорту (збільшення затримок і повільне переміщення містом) – це все також фактори, які впливатимуть на економіку. Також збільшення кількості автомобілів призведе до	Інших критеріїв формування тарифів на перевезення діючим законодавством не передбачено. Порушені питання не стосується змісту проєкту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування та соціального захисту.
--	--	---	--

		погіршення докiлля (температура в Києві влiтку вища нiж за мiстом саме через асфальт i велику кiлькiсть автомобiлiв). І це нормальна практика, коли комунальний транспорт дотацiйний – це частина соцiальної полiтики мiста. Контекст вiйни при цьому не повинен впливати. Моя пропозицiя: Tax the rich, знайти джерела фiнансування в iнших мiсцях 1. Збiльшення кiлькостi зон платного паркування. 2. Збiльшення вартостi платного паркування. 3. Комунальнi сервіси з евакуацiї автомобiлiв i штрафмайданчики, де штрафи повертатимуться до бюджету мiста. 4. Збальшення вартостi реклами в метро i транспортi, i щоб цим займався саме КП, а не приватна фiрма, яка на цьому заробляє. 5. Платний проїзд автомобiлiв в м. Київ (використання наявної iнфраструктури камер фiксацiї порушень ПДР для зчитування номерних знаків) i впровадження кабiнету водiя в КЦ для сплати. 6. Пiльговий проїзд для всiх вiйськових на час дiї воєнного стану. 7. Пiльговi проїзні для пiдприємств державної i комунальної форми власностi (у разі якщо все ж таки треба збiльшити вартiсть проїзду).		
61.	Валерій Нагорнов 18.05.2026 22:02 (власна редакцiя)	Доброго вечора! Пропоную переглянути новi тарифи з точки зору вигоди для пасажирiв. Київ досi живе за застарiлою моделлю оплати проїзду, де постiйні пасажир	Не враховано	Вiдповiдно до Закону України державнi регульованi цiни повиннi бути економiчно обгрунтованими, тобто вiдшкодовувати витрати на

		та туристи або ті, хто їздить раз на місяць, платять майже однаково. Пропоную перейти на європейську модель, де пріоритет надається тим, хто користується громадським транспортом регулярно. Замість оплати за кожен вхід, пропоную запровадити квитки за часом, які дозволяють робити пересадки без додаткової оплати: ✓ 20 грн — квиток на 45 хвилин (базовий тариф). ✓ 30 грн — квиток на 90 хвилин. ✓ 80 грн — квиток на 1 добу. ✓ 1000 грн проїзний на місяць (на 300 грн дешевше, ніж зараз) і з активацією проїзного у будь-який день місяця Чому це важливо? 1. Вигода для постійних пасажирів: У Празі чи Варшаві проїзними користуються 75-80% людей, а в Києві зараз — лише близько 1%. Мета — зробити місячний абонемент доступним і зручним. 2. Гнучкість: Квиток на 45 хвилин дозволить змінювати автобус на трамвай чи метро, не платячи двічі. 3. Економія для міста: Реалізація цієї пропозиції дозволить збільшити дохід транспортних підприємств удвічі та зекономити міському бюджету близько 2,5 млрд грн на рік. Ці кошти можна спрямувати на оновлення рухомого складу та ремонт інфраструктури. Важливі деталі: • Для оплати банківською картою пропонується базовий тариф 20 грн, але без	виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу
--	--	---	---

		можливості безкоштовної пересадки. • Для студентів мають діяти знижки 50% на добові та місячні проїзні. Ціна річного проїзного 4875 гривень є космічною, адже люди не захочуть користуватися застарілим громадським транспортом, який треба чекати по 30-40 хвилин у годину пік, а потім простоювати в заторах в сучасному автобусі, але без працюючого кондиціонера. Також не слід забувати, що приватні перевізники і надалі залишатимуться без можливості безготівкового розрахунку. Тоді як, наприклад, місто Львів підключило приватних перевізників до єдиної міської системи та розвиває громадський транспорт шляхом оновлення рухомого складу(включно з приватними перевізниками) та інфраструктури!!! Прохання почути громадськість та почати рухатись у правильному напрямку розвитку, зокрема, долучавши громадськість до розвитку громадського транспорту! Дякую!		носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження.
62.	Ольга Редько 18.05.2026	Розумію, що вартість проїзду 8 гривень (в умовах зростання цін на енергоносії), це замало, але	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні

	22:02 (власна редакція)	підйом в чотири рази- акція проти жителів міста. Це непідйомна ціна для більшості населення. 12-15грн ще куди не йшло, але 30грн. Зовсім не згодна з такими тарифами Звідки така сума взялася?	бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз’яснення, рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно
--	------------------------------------	---	---

				обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок).
--	--	--	--	--

				Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
63.	Анастасія Товста 18.05.2026 22:03 (власна редакція)	я вибачаюсь, що за ціни?) максимум 16 гривень, але які 30? навіть не кожен студент, вибачте, має 1500 тисячі в місяць для того щоб поїхати на навчання. люди просто почнуть їздити не плативши за проїзд, і як по мені це буде дуже справедливо з такими цінами. в більшості люди в день їздять не одним транспортом, щоб навіть на роботу або навчання доїхати а двома, це в одну сторону виходить 60 гривень, абсурд.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат

				підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок
--	--	--	--	--

				бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження.
64.	Дар'я Плахова 18.05.2026 22:06 (власна редакція)	Це все дуже класно. Але транспорту по нашому маршруту немає. Вранці і треба їхати на таксі бо що? Бо він забитий і ходить раз в 20 хвилин що ви там підняти збиралися? Мозок собі підніміть. Ввечері всі маршрути ходять але не на Науки бо він забитий або тривога. В день раз а 30 хвилин за що платити? Мозок організуйте собі.	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
65.	Костянтин Левицький 18.05.2026 22:06 (власна редакція)	ДИСКЛЕЙМЕР: ЦЯ ПРОПОЗИЦІЯ БУЛА ПІДГОТОВЛЕНА З ВИКОРИСТАННЯМ LLM Цю пропозицію свідомо підготовлено з використанням великої мовної моделі. Вважаю за необхідне це зазначити з двох причин: 1. Прозорість щодо інструментів є частиною відповідальної громадянської	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно

	участі. 2. Це практичне свідченням того, що якісна участь у формуванні публічної регуляторної політики не вимагає ані спеціалізованих повноважень, ані значних інституційних ресурсів — лише системного підходу та доступу до публічних даних, які однаковою мірою відкриті для всіх учасників цього обговорення, як в КМА так і "звичайним" громадянам. Змістовну відповідальність за всі формулювання беру на себе. ВЛАСНА РЕДАКЦІЯ проєкту розпорядження КМДА «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» Я підтримую необхідність перегляду тарифу, який не змінювався з 2018 року. Водночас редакція, винесена на обговорення, не має бути ухвалена в такому вигляді: вона концептуально хибна, соціально неприйнятна і не вирішує жодної системної проблеми міського транспорту. ПРИНЦИПОВІ ЗАУВАЖЕННЯ ДО ПРОЄКТУ Проект штрафує пересадку. Базовий тариф 30 грн без пересадок, а квиток із пересадками 90 хв коштує 60 грн — рівно дві разові поїздки. У Бухаресті, Варшаві, Празі та Відні будь-який разовий квиток	до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз'яснення, рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та
--	---	---

		включає необмежені пересадки впродовж 60–90 хвилин у складі базового тарифу. Часовий квиток з пересадками має бути основою тарифної моделі, а не додатковою опцією за подвійну ціну. Це безпосередньо б'є по жителях масивів без метро — Троєщина, Виноградар, ДВРЗ, Жуляни, частина Деснянського і Подільського районів. Поки мешканець Печерська проїжджає все місто на метро за один базовий тариф, мешканець Троєщини, долаючи меншу відстань, змушений платити двічі (наземний транспорт + метро на Лівобережній) або купувати "пересадковий квиток" з двократною надбавкою. Це штрафує людину за адресу її проживання, тобто за обставини, які вона не обирала. Запропонований місячний проїзний у 4875 грн є дорожчим за аналогічний у Будапешті, Варшаві, Празі, Відні і навіть Парижі (90,8 євро $\approx$ 4663 грн). При середній зарплаті киян 28000–30000 грн це 16–17% доходу — рівень, при якому проїзний купуватиме лише той, хто не має альтернативи. Зараз безлімітний абонемент купує близько 1% пасажирів Києва; у Празі та Варшаві — 75–80%. Запропонована редакція цю прірву консервує і робить розвиток у напрямі європейської моделі неможливим. Документ повністю ізольований від двох системних проблем — паралельної економіки маршруток та відсутності єдиної транспортної мережі	матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). До того ж, вищезазначеним проектом розпорядження запроваджується електронний квиток на перевезення пасажирів у метрополітені, автобусі, трамваї, тролейбусі, фунікулері, який працює у звичайному режимі руху, з можливістю багаторазової
--	--	---	--

		агломерації. Жителю Вишневого, Боярки або Софіївської Борщагівки, який платить 50–75 грн готівкою без чека в маршрутці і ще 30 грн у метро, це розпорядження не дає жодної відповіді. У київській агломерації не існує єдиної транспортної мережі: Київ Сіті Експрес від АТ «Укрзалізниця» працює як ізольована система; маршрутки з готівковою касою лишаються тіньовим сектором, який підриває економіку комунального транспорту. Підвищення муніципального тарифу до 30 грн у такій конфігурації спрацює як переливання пасажирів у тіньовий сектор: маршрутник, який сьогодні бере 20 грн, безперешкодно підніме свій тариф до 40–50 грн, бо різниця в маршрутній зручності та частоті залишиться на його боці. ПРОПОНОВАНА РЕДАКЦІЯ ОПЕРАЦІЙНОЇ ЧАСТИНИ Пункт 2 викласти у такій редакції: «Установити вартість базового квитка на перевезення пасажирів у метрополітені, автобусі, трамваї, тролейбусі, фунікулері у розмірі 20,00 грн. Базовий квиток діє 90 хвилин з моменту першої валідації та надає право на необмежену кількість пересадок між будь-якими видами міського пасажирського транспорту впродовж цього часу. Окремий "пересадковий квиток" як самостійну тарифну одиницю скасувати.» Пункт 3 (тарифи на проїзні без обмеження кількості поїздок) викласти у такій редакції:		безоплатної пересадки протягом 90 хвилин, і його вартість становитиме 60,00 грн. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Пункт 6 проєкту розпорядження буде викладено в наступній редакції: «6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.».
--	--	---	--	--

	Місячний безлімітний (всі види транспорту) — 1200 грн Місячний лише наземний транспорт — 750 грн Місячний лише метрополітен — 800 грн Річний (оплата за 10 місяців, користування 12) — 12000 грн Квиток на 24 години — 80 грн Квиток на 72 години — 180 грн Квиток на 7 діб — 350 грн Пункт 4 (пакети поїздок) викласти у такій редакції. Кожна поїздка з пакету включає 90 хвилин із пересадками. 1–9 поїздок — 20,00 грн/поїздка 10 поїздок — 18,00 грн/поїздка (разом 180 грн) 30 поїздок — 17,00 грн/поїздка (разом 510 грн) 60 поїздок — 16,00 грн/поїздка (разом 960 грн) 92 поїздки — 15,00 грн/поїздка (разом 1380 грн) 124 поїздки — 14,00 грн/поїздка (разом 1736 грн) Знижки зберегти: студенти — 50% від усіх тарифів, учні — 75%. Пункт 6 викласти у такій редакції: «Поїздки, придбані на транспортний ресурс носія електронного квитка до набрання чинності цим розпорядженням, залишаються чинними протягом 12 місяців з дати останнього поповнення або останньої поїздки, але не менш ніж до 14 липня 2027 року.» Обґрунтування: чинна редакція пункту 6 фактично анулює поїздки людей, які поповнили картку напередодні. Це суперечить раніше встановленому річному терміну дії і порушує права споживачів.	Відповідно до Постанови № 996 громадське обговорення проєкту розпорядження про підвищення тарифів на перевезення пасажирів проводилось з 18.05.2026 по 01.06.2026. В цей період на офіційному порталі Києва відбулись електронні консультації та, за ініціативи Громадської ради при виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) (далі – Громадська рада), круглий стіл на тему: «Підвищення тарифів у транспорті Києва: аргументи влади та позиція громади», у якому прийняли участь представники міської влади та громадськості. З аналізом регуляторного впливу до проєкту розпорядження можна ознайомитися за посиланням https://kyivcity.gov.ua/publitchna_informatsiia_Tag_166_122/NPA_1045372/. Інші питання не стосуються змісту проєкту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
--	--	---

		Люди, які перебувають на лікуванні, у відрядженнях ЗСУ або евакуації, за два місяці фізично не використають куплене. ДОПОВНЕННЯ ДО РОЗПОРЯДЖЕННЯ (пункти 8–13) Пункт 8. Зобов'язати Департамент транспортної інфраструктури протягом 6 місяців забезпечити приймання базового квитка та всіх типів проїзних у маршрутках, які працюють за договором із містом. Перевізники без валідаторів і безготівкової оплати втрачають право обслуговування маршруту. Пункт 9. Зобов'язати Департамент транспортної інфраструктури у тримісячний термін винести на розгляд Київради механізм переходу на gross-cost контракти: місто збирає виручку з квитків і платить перевізникам — комунальним і приватним — за виконаний кілометраж та якість. Пункт 10. Звернутися до АТ «Укрзалізниця» та Київської обласної державної адміністрації з пропозицією формування єдиного агрегаційного тарифу: базовий квиток і проїзні мають діяти на ділянках Київ Сіті Експрес у межах міста, а на приміських маршрутах із зон Київщини запровадити узгоджену зональну надбавку до муніципального тарифу замість непрозорої готівкової оплати у маршрутках. Пункт 11. Зобов'язати КП		
--	--	--	--	--

		«Київський метрополітен» і КП «Київпастранс» ввести механізм захисту пасажирів під час повітряних тривог: повторна валідація картки протягом 3 годин після відновлення руху не списує нову поїздки. Пункт 12. Оприлюднити протягом 30 днів повний розрахунок собівартості поїздки, структуру доходів від реклами в метрополітені та наземному транспорті, а також фонд оплати праці керівного складу транспортних КП як аналіз регуляторного впливу до цього розпорядження. Пункт 13. Зобов'язати Департамент транспортної інфраструктури спільно з Департаментом економіки та інвестицій винести на розгляд Київради дорожню карту інвестицій у швидкісний громадський транспорт, що мають фінансуватися за рахунок частини додаткових надходжень від тарифної реформи. За базовий концептуальний документ для опрацювання взяти проєкт «Велике Транспортне Коло» ГО «Офіс Трансформації» — 117,5 км трамвайних і BRT-маршрутів, що зв'язують Троєщину, Дарницю, ПОХ, Солом'янку, Борщагівку, тобто саме ті райони, мешканці яких сьогодні найбільше платять за відсутність метро. ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ Одночасне підвищення разового тарифу і місячного проїзного є фінансово неадекватним. Місто		
--	--	---	--	--

		продовжить субсидувати кожну поїздку (навіть 30 грн удвічі менше за задекларовану собівартість 64 грн у метро), але не отримає того ефекту, який дає європейська модель — масовий перехід на проїзні. Перехід на часові квитки з пересадками збільшує частку власників проїзних з ~1% до 75–80%, що дає КП передбачуваний грошовий потік уперед, а не оплату за вхід після кожної поїздки. ГО «Пасажири Києва» оцінює потенційне зростання доходів транспортних підприємств удвічі та економію бюджету близько 2,5 млрд грн на рік за такої моделі. Тариф не існує у вакуумі. Він є частиною ширшої транспортної політики, і його перегляд має йти разом із розбудовою мережі. Інакше місто залишається з тими ж 33 транспортними коридорами, які десятиліттями не покривають реального попиту, і змушує тих, хто не має іншого вибору, платити більше за гірший сервіс. Проект «Велике Транспортне Коло», розроблений ГО «Офіс Трансформації» спільно з фахівцями транспортного планування, оцінює власну окупність у 14 років і економію часу киян близько 5 млрд грн на рік — і це той горизонт планування, у якому обговорення тарифу має сенс. ПРОШУ КМДА: 1. Відкласти ухвалення розпорядження у чинній редакції. 2. Провести публічне обговорення за участю ГО «Пасажири Києва», ГО		
--	--	---	--	--

		«Хмарочос», ГО «Офіс Трансформації», транспортних аналітиків «Про мобільність» та інших профільних експертів сталої міської мобільності. 3. Опублікувати повний аналіз регуляторного впливу з розрахунком тарифу та структурою доходів і витрат КП. 4. Прийняти редакцію, що реалізує такі принципи: базовий квиток із пересадками, проїзний у межах 4–5% середньої зарплати, єдиний квиток на всі види транспорту включно з маршрутками, інтеграція агломераційного транспорту в єдину тарифну сітку, збереження строку дії поїздок, куплених за чинним тарифом, прив'язка тарифної реформи до інвестиційного плану розвитку швидкісного громадського транспорту. ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА: - Проєкт розпорядження КМДА: kyivcity.gov.ua/publicna_informatsiia_Tag_166122/NPA_1045369/proyekt_1045370/ - ГО «Пасажири Києва» — пропозиція часових квитків і реформи тарифної системи: t.me/kyivpassengers/5121 - ГО «Хмарочос», 20.01.2026 — «У приміських маршрутках знову зросли тарифи»: hmarochos.kiev.ua/2026/01/20/u-primiskyh-marshrutkah-zrosly-taryfy-doyihaty-do-metro-koshtuye-60-75-gryven/ - ГО «Офіс Трансформації» — звіт по проєкту «Велике Транспортне Коло»: transformation.org.ua/blog/velyke-transportne-kolo/ - «Про мобільність» (a+c) — аналітичні матеріали з міської мобільності: pro-mobility.org		
--	--	---	--	--

66.	Богдана Лукомська-Кабанова 18.05.2026 22:07 (власна редакція)	На даний час підвищення вартості проїзду в комунальному транспорті в умовах воєнного стану є передчасним та соціально необґрунтованим. У період повномасштабної війни значна частина громадян перебуває у складному матеріальному становищі через: — зниження рівня доходів населення; — інфляційні процеси та постійне зростання цін на товари і послуги; — втрату роботи або нестабільність зайнятості; — суттєве збільшення витрат домогосподарств на базові потреби та безпеку. Підвищення тарифів на проїзд до 30 грн за одну поїздки створить додаткове фінансове навантаження на мешканців столиці, зокрема на працівників бюджетної сфери, внутрішньо переміщених осіб та інші соціально вразливі категорії населення. Окремо слід врахувати, що громадський транспорт у період воєнного стану виконує не лише транспортну, а й важливу соціальну функцію забезпечення мобільності населення та стабільного функціонування міста. У зв'язку з цим пропоную: — відтермінувати перегляд тарифів до завершення воєнного стану та стабілізації економічної ситуації; — провести додаткові публічні консультації щодо економічного обґрунтування запропонованих тарифів;	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз'яснення, рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання
-----	---	--	--------------	---

		— оприлюднити детальні розрахунки собівартості перевезень та очікуваного впливу підвищення тарифів на населення; — розглянути альтернативні механізми підтримки комунального транспорту без суттєвого підвищення вартості проїзду для громадян. Вважаю, що рішення щодо підвищення тарифів має ухвалюватися з урахуванням принципів соціальної справедливості, доступності транспортних послуг та реального рівня платоспроможності населення.		перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному
--	--	---	--	---

				проїзному квитку на 46 поїздок). Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Відповідно до Постанови № 996 громадське обговорення проєкту розпорядження про підвищення тарифів на перевезення пасажирів проводилось з 18.05.2026 по 01.06.2026. В цей період на офіційному порталі Києва відбулись електронні консультації та, за ініціативи Громадської ради при виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) (далі – Громадська рада), круглий стіл на тему: «Підвищення тарифів у транспорті Києва: аргументи влади та позиція громади», у якому прийняли участь представники міської влади та громадськості.
67.	Єлизавета Рахманчук 18.05.2026 22:10 (власна редакція)	Шановна Київська міська державна адміністраціє! Звертаюсь із проханням переглянути ініціативу щодо підвищення вартості проїзду у громадському транспорті з 8 грн до 30 грн. Станом на 2026 рік мінімальна заробітна плата в Україні становить 8 647 грн на місяць, а	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток.

		«на руки» після сплати податків людина отримує близько 6 600 грн. Для багатьох мешканців Києва громадський транспорт - це не комфорт, а базова необхідність: дорога на роботу, навчання, до лікарні чи за продуктами. При вартості 30 грн за одну поїздку людина, яка щодня користується транспортом, буде змушена витратити значну частину свого доходу лише на пересування містом. За таких умов мінімальної зарплати вистачатиме фактично тільки на їжу та транспорт, без можливості нормально оплачувати комунальні послуги, ліки, оренду житла чи інші базові потреби. Київ - це європейська столиця, де громадський транспорт має бути доступним для людей, а не ставати фінансовим тягарем. Прошу: • не допустити різкого підвищення тарифу до 30 грн; • розглянути можливість поетапних змін. Мешканці міста не повинні опинятися у ситуації, коли більшість зароблених коштів йде лише на виживання. Дякую за увагу та сподіваюсь на врахування думки громади.	Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках.
--	--	--	---

				Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
68.	Олександра Боклан 18.05.2026 22:14 (Пропозиція)	Чому одразу така ощутима різниця в піднятті суми оплати за проїзд? Вибачте, але за вартість 30 грн проїзду повинен бути інтервал кожного автобуса та тролейбуса не більше 5 хвилин , щоб люди за такі гроші їздили сидячи на роботу, а не стоячи в дверях і випадаючи з автобуса та ще й якого довго чекали на зупинці.... А за стан деяких тролейбусів та автобусів зовсім мовчу, це страхіття. Пропозиція моя , підняти тариф , так щоб це було не космічно, щоб проїзд комунального транспорту коштував приблизно 16-18 грн, це чесна та цілком правдива ціна за той транспорт, який нам надають та з яким інтервалом ...	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно

				обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок).
--	--	--	--	--

				Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосується змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
69.	Анна Нижник 18.05.2026 22:20 (власна редакція)	Вважаю запропоноване підвищення вартості проїзду до 30 грн таким, що є економічно невиправданим та соціально неприйнятним. Подібний різкий перегляд тарифу створює надмірне фінансове навантаження на мешканців міста та не відповідає реальному рівню платоспроможності більшості користувачів громадського транспорту. Громадський транспорт є ключовим елементом міської інфраструктури та має залишатися доступним засобом пересування. Запропонований рівень тарифу порушує принцип доступності та може негативно вплинути на транспортну мобільність населення. З огляду на викладене, прошу переглянути запропоноване рішення та утриматися від встановлення тарифу на рівні 30 грн, розглянувши більш	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання

		виважені та поступові варіанти коригування вартості проїзду.		перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження менших, ніж передбачено запропонованим проектом розпорядження, розмірів тарифів потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Розміщення реклами на площах КП «Київський метрополітен» здійснюється відповідно до Порядку. Згідно п.2.5.3
--	--	---	--	--

				Порядку плата розповсюджувачами реклами на транспорті щомісячно перераховується до бюджету міста Києва, згідно з умовами договорів тимчасового користування місцем.
70.	Denys - 18.05.2026 22:23 (пропозиція) Denys - 18.05.2026 22:23 (власна редакція)	Шановні дебiли! Підкажіть будь ласка, чи можна почути від влади публічні коментарі стосовно наступних моментів: 1. Згідно "Звіту про управління за 2025 рік" Київпастрас собівартість перевезення одного пасажирів становить 23,2 грн., а адміністративні та інші витрати (усі разом крім собівартості) становлять значно менше половини всіх витрат. Цікавить на основі чого зроблена заява, що економічно обгрунтована ціна становить 40+ грн.? 2. Вартість перевезення у маршрутних таксі становить 20 грн. Яка "ефективна тварюка" накерувала так, що ціна проїзду на комунальному транспорті економічно обгрунтованою має бути на рівні 40 грн.? 3. Куди планується спрямувати декілька вивільнених від субсидування комунального транспорту мільярдів? Чи пов'язане якое підвищення цін з необхідністю внесення застав за таких поважних громадян нашого суспільства як наприклад пан ярмак? Сподіваюсь у вашому ніскільки не роздуту штаті співробітників знайдеться хоча б одна людина, яка зможе перерватися на 15 хвилин від нюхання кокаїну та надати	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обгрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обгрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів За розрахунками КП «Київпастрас» плановий тариф на послуги з перевезення пасажирів у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) становить 44,14 грн. З розрахунком планового тарифу на 2026 рік, здійсненого КП «Київпастрас», можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз'яснення,

		нормальну комунікацію по цій ситуації.		рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Підвищення тарифів до запропонованого рівня дозволить зменшити дотації з міського бюджету комунальним підприємствам транспорту та спрямувати вивільнені кошти на фінансування
--	--	--	--	---

				інших першочергових потреб територіальної громади.
71.	Оксана Березіна 18.05.2026 22:24 (пропозиція)	Пропозиція: Вартість проїзду у громадському транспорті - 10грн. і не більше. Піднімати вартість на 375% недопустимо! Це знуцання над киянами та українцями. Якщо громадський транспорт буде 30грн. то скільки буде вартість маршруток? - 50 -100 гривень? Просто жах!	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано

				встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованого Вами розміру тарифу потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
72.	Анастасія Юхимець 18.05.2026	Пропоную підняти вартість проїзду до 15 грн. та залишити можливість отримати квиток за	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні

	22:32 (власна редакція)	меншу вартість при збільшенні кількості придбаних поїздок. А вказану ціну в першопочатковому проєкті вважаю прийнятною тільки якщо квиток діятиме 90 хвилин, щоб людина змогла встигнути скористатись 2-3 видами транспорту, адже саме стільки зазвичай потрібно киянам, аби дістатись до потрібного пункту призначення.	бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового
--	-------------------------------	--	--

				придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїзду від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїзду від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
73.	Дарина Дунаєва 18.05.2026 22:46 (власна редакція)	Неможливо, щоб ціна на транспорт в Україні була така ж, як і в Європі! В Барселоні безлімітний квиток коштуватиме стільки ж, скільки ви хочете запропонувати	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток.

				Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету.
74.	Валерія Смолка 18.05.2026 22:53 (власна редакція)	Я плачу у Франції за безлімітний проїзд €30 в місяць, проїз по цілому регіону як на потягах так і автобусами. При тому що тут мінімальна зп €1500(75000грн). Ви взагалі адекватні? Як мають платити пенсіонери з за 2000 грн чи люди з мінімальною зп 8000грн? Ви там сильно головою вдарились пропонуючи безлімітний тариф за 5000 грн? Немає слів. В кмда дивлюсь сидять вороги народу.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі

				знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Додатком 1 до Рішення № 4007/4048 визначені категорії осіб, яким надано право безоплатного проїзду та проїзду з частковою оплатою у міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, та за пільговий проїзд яких здійснюється компенсаційні виплати підприємствам-перевізникам за кошти бюджету міста Києва. До зазначених категорій осіб віднесено, в тому числі, пенсіонери за віком. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
75.	Сніжана Вознюк 18.05.2026 22:56 (пропозиція)	Я, будучи студентом і +працюючи, не підтримую даний проєкт розпорядження щодо підвищення тарифів на проїзд у міському пасажирському транспорті. Моя стипендія становить 2000 грн, а заробітна плата є низькою, тому запропоноване підвищення суттєво погіршить моє матеріальне становище та створить додаткове фінансове навантаження для студентів і працюючих громадян. Пропоную не ухвалювати підвищення тарифів у запропонованому вигляді та	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту

		розглянути більш доступний і соціально справедливий варіант вартості проїзду.		планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у
--	--	---	--	---

				таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження.
76.	Ольга Поліщук 18.05.2026 22:58 (пропозиція) Ольга Поліщук 18.05.2026 22:58 (власна редакція)	Неймоврно неадекватні тарифи, ви там притомні? Підвищення вартості разової поїздки до 15 грн, пересадковий квиток на 60хв 20грн, на 90 хв 25грн, а при купівлі 50 поїздок кожна обходитиметься у 10грн, це ще хоч якось прийнятно.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та

				матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
77.	Віктор Палажевич 18.05.2026 23:02 (пропозиція)	Враховуючи економічну ситуацію, вартість витратних матеріалів і т.д. питання підйому вартості зрозуміло. Однак, підходи міської влади до вирішення цього питання дещо суперечливі. Досить очевидно, що за останні роки транспортна система значно деградувала - це виражається як у стані рухомого складу, так і у інтервалах руху. Не вірите - перевірте статистику скарг на гарячій лінії 1551 з приводу дотримання графіків і стану РС. Враховуючи це підняття ціни проїзду більш ніж втричі не	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту

		зустріне підтримки у людей, навряд у когось взагалі є очікування, що це підвищення принесе разом із собою і якесь покращення. Нова цінова політика викликає враження, ніби місто ставить за ціль повну автомобілізацію. Оскільки місячний проїздний згідно планів має коштувати майже 5 тисяч гривень - за такі гроші можна залити повний бак середньостатистичного авто. Якщо рахувати по пропорції кількість поїздок, які виходять на день за такої ціни - це більше п'яти поїздок. Чи ставилося питання, наскільки велика кількість людей дійсно користується громадським транспортом 5.4 рази на день? Проїздний не має підштовхувати людей дивитись в бік авто, функція громадського транспорту - це розвантажувати вулиці, які і без того не розраховані на сучасні потоки автівок. Крім того, прожитковий мінімум в Україні для працездатних осіб, станом на 2026 рік - 3328 грн, що на 1547 грн менше, ніж запропонована вартість проїздного. Для порівняння - у Берліні місячні проїзди коштують від 27 до 100 євро. При тому, що рівень життя у ФРН значно вищий. І варіантів проїзdnих там більше, ніж один. Проїздний квиток має бути простим рішенням для міської мобільності, він має бути доступним. Рішення ввести пересадковий квиток - це дуже добре і такого дійсно не вистачало, однак знову, реалізація викликає питання. У чому сенс вводити можливість пересадки і при цьому робити ціну за поїздку як два звичайних квитка?		планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Також діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають
--	--	--	--	---

		Проблема у тому, що ситуація, коли пасажир, користуючись наземним ГТ, з запропонованих 90 хвилин на пересадку годину простоїть у заторах, і потім ще 40 хвилин буде чекати інший автобус, тролейбус, або трамвай і пересадка згорить - цілком реальна. І тоді ризик заплатити з початку 60 грн за квиток з пересадкою, успішно цю пересадку пропустити і заплатити 30 грн ще раз, переважуватиме можливу вигоду. На мою думку, більш вірним буде робити вартість пересадкового квитка як 1.5 вартості однієї поїздки. Таким чином можна буде заохотити людей купляти подібні квитки, можливо, з використанням автоматизованої системи контролю аналізувати, на яких напрямках ці квитки популярні і оперативно реагувати на зміни. Ну і останнє. Мер у 2015му році обіцяв, що маршрут скорі не буде. У 2026му столиця не може зобов'язати приватних перевізників перейти на безконтактну оплату. Тоді, коли такі міста, як Житомир і Львів змогли. Коли зможе Київ? Загалом, рішення піднімати вартість проїзду зрозуміле, але стан громадського транспорту після останнього підйому - не те що, не покращився, навпаки - погіршився. Якщо місто сподівається таким чином залучити гроші на обслуговування - то це марне сподівання, муніципальний транспорт це функція, а не бізнес і гроші він приносить не від перевезень, а опосередковано, від того, що місто за рахунок цього	внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосуються змісту проєкту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
--	--	---	---

		функціонує і приносить прибуток. Якщо вже хочете грошей - зробіть щось з рекламою в метрополітені і на наземному транспорті.		
78.	Юлія Долгова 18.05.2026 23:03 (власна редакція)	Під час воєнного стану забороняється підіймати тарифи. Я звісно розумію, що депутатів і тих хто наживається на війні не стосується підняття тарифів на громадський транспорт. Але майте совість!	Не враховано	Діючим законодавством не передбачений мораторій на підвищення тарифів на послуги з перевезення пасажирів у міському громадському транспорті, який працює у звичайному режимі руху, під час військового стану.
79.	Владислав Капустян 18.05.2026 23:13 (пропозиція)	Я чудово розумію, що тариф у 8 грн давно застарів і піднімати вартість проїзду необхідно, щоб транспорт взагалі їздив. Але запропоноване квиткове меню має кілька абсолютно нелогічних моментів, які варто виправити. 1. Варто скасувати "поїздки" і перейти на часові квитки. Платити за кожен вхід у салон - це минуле століття. Києву пора впроваджувати європейську модель, як у Варшаві, Берліні чи Відні. Там діють часові квитки (наприклад, на 45, 60, 75 чи 90 хвилин). Пасажир купує один квиток і в межах цього часу може безкоштовно пересідати з автобуса на метро чи трамвай скільки завгодно. Це єдина справедлива система для великого міста. Звісно під час тривоги є проблема із перебоями у русі транспорту, зокрема метро. У разі, якщо у Києві оголошується повітряна тривога, Київ Цифровий (який безпосередньо і оголошує тривогу) блокує відлік часу просканованого квитку, щоб уникнути ситуацій, коли пасажир, наприклад, застряг на правому березі через тривогу, а після відбою час квитка спливає і він не зможе зробити пересадку	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Отже, діючим законодавством визначений механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху, з розрахунку на 1 пасажирів за 1 поїздку без диференціації за тривалістю або дальністю поїздки. Тому реалізація Ваших пропозицій можлива після внесення

		на інший транспорт. 2. Прибрати нелогічний пересадковий квиток за 60 грн. Зараз він просто безглуздий. Більшість містян роблять лише одну пересадку по дорозі. Якщо купити два окремі квитки по 30 грн, вийдуть ті самі 60 грн. А якщо людина купує поїздки оптом на картку по 23-25 грн, то дві поїздки з пересадкою обійдуться в 46-50 грн. Тобто ваш пересадковий квиток виходить навіть дорожчим за звичайну оплату. Якщо ввести часову систему (наприклад, квиток на 45-90 хвилин за базовою ціною), ця проблема зникне сама собою. 3. Знизити вартість місячного безліміту (4 875 грн). Ця ціна абсолютно відірвана від реальності. Щоб такий проїзний хоча б окупився, треба робити по 6-7 поїздок щодня без вихідних. У країнах ЄС місячні та річні абонементи навмисно роблять дешевими, щоб стимулювати людей залишати машини вдома і користуватися громадським транспортом. З такою ціною, як зараз у проєкті, ці проїзні просто ніхто не купуватиме. 4. Підвищення ціни має гарантувати мінімальний сервіс. Якщо вартість проїзду зростає в рази, хотілося б бачити базове покращення якості: дотримання графіку, інтервали очікування потрібно зменшувати (у Києва є надлишок наземного транспорту, який просто не використовується). Улітку в усьому транспорті, де технічно є кондиționери, вони повинні працювати. Платити 30 грн за	відповідних змін до законодавства України. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Також діючим законодавством не визначений механізм формування вартості проїзних квитків зі
--	--	--	---

		поїздки в духовці на колесах ніхто не буде. Те саме стосується нормального опалення взимку.		знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосуються змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
80.	Олена Летяк 18.05.2026 23:17 (пропозиція)	Вважаю це не припустимим!!!! Підняття тарифу має бути, але посильним. Багато хто їздить на роботу 2-3 види транспорт, притактих таріях, простіше звільнитись і сидіти вдома. Багато переселенців, які винаймають квартиру. Ті хто користуються транспортом, в них невеликі зп. В місяць приблизно 15-20 тисяч. Зараз все дорожчає, тільки зп стоїть на місці. В країні війна!!!!!! Якість та регулярність транспорту вибачте, але можна чекати по 40 хвилин!!!! Які можуть бути пересадки, коли транспорт не завжди ходить за графіком.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у

		10 грн, до 15 більш притомна сума.		метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок).
--	--	------------------------------------	--	--

				Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїзду від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосуються змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
81.	Павло Іценко 18.05.2026 23:22 (Пропозиція)	Тарифи треба підвищити. Але !!! Ви вирахували, наскільки впадуть надходження до бюджету міста, якщо через такі тарифи багато людей кинуть роботу, бо половину зарплати треба на проїзд витратити?	Не враховано	Питання не стосуються змісту проекту розпорядження.
82.	Всеволод Карасевич 18.05.2026 23:24 (пропозиція) Всеволод Карасевич 18.05.2026 23:24 (власна редакція)	Пропоную наступне: Внести зміни до проекту Розпорядження, встановивши вартість разового квитка з можливістю безкоштовної пересадки протягом 90 хвилин на рівні 45,00 грн (замість запропонованих 60,00 грн). Також надаю наступне обґрунтування даної пропозиції: Згідно із	Не враховано	Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету.

		запропонованим проектом, у разі придбання максимального пакета з 50 поїздок вартість однієї поїздки становить 25,00 грн, відповідно дві окремі поїздки коштують пасажиру 50,00 грн. Встановлення вартості пересадкового квитка на рівні 45,00 грн створить реальну фінансову вигоду навіть порівняно з «оптовим» тарифом. Це дозволить пасажирам, які змушені щодня користуватися складними маршрутами, але не мають фінансової змоги одноразово викласти значну суму на купівлю великого пакета поїздок, отримувати справедливую ціну за поїздку з пересадкою. Водночас запропонована містом ціна у 60,00 грн є простою сумою двох окремих разових квитків по 30,00 грн. Для пасажирів, який робить одну стандартну пересадку, такий квиток позбавлений економічного сенсу, оскільки змінюється лише кількість придбаних квитків, а не користь від них. Оскільки більшість містян під час щоденних поїздок роблять щонайменше одну пересадку, зниження ціни до 45,00 грн надасть людям чіткий фінансовий стимул обирати саме цей квиток. Це забезпечить високу затребуваність транспортного продукту та стабільний прибуток для бюджету міста саме за рахунок масовості та великого обсягу продажів. Окрім того, тариф у 60,00 грн за поїздку з пересадкою комунальним транспортом змусить пасажирів шукати дешевші альтернативи, зокрема приватні маршрутні таксі, де проїзд без пересадок на прямих		Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	--	--	--

		напрямах наразі коштує менше. Через це міська влада недоотримає прибуток, фактично перенаправляючи пасажиропотік до приватного сектору. Оскільки приватні маршрутні таксі досі належним чином не інтегровані в транспортну інфраструктуру міста, зокрема через відсутність обов'язкової безготівкової оплати міською чи банківською карткою, відтік людей туди означатиме значну втрату контролю міста за доходами від перевезень. Запровадження тарифу у 45,00 грн дозволить комунальному транспорту залишатися конкурентоспроможним та утримає пасажирів у межах міської фінансової екосистеми.		
83.	Марія Васько 18.05.2026 23:25 (пропозиція)	(1) В деяких містах України наразі вже є ціни 20-27 грн за проїзд. Але в цих же містах практикують оплату за 1 проїзд навіть з пересадками. Наприклад, у Львові можна робити будь-яку кількість пересадок протягом 40 хв, оплачуючи лише 1 поїзду. Тобто 25 грн замість 50 грн. Київський квиток за 60 грн на 90 хв нерациональний. Це стільки ж, скільки людина б витратила на 2 транспорти. А багато хто робить лише одну пересадку під час їзди, тобто, що 1 квиток на 90 хв, що заплатити за одну пересадку виходить 60 грн. Логічно робити тоді один квиток 30 грн з безлімітом пересадок протягом 1 год 10 хв (враховуючи київські затори), наприклад. Коли за цю годину треба встигнути зробити пересадку, а далі вже доїжджаєш останнім транспортом куди тобі треба. (2) Абонемент поїздок на	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну

		місяць коштує неймовірно дорого. Він розрахований, що людина робить 5.5 поїздок за день, якщо їздить щодня, а якщо лише в робочі дні, то майже 7.5! Люди стільки не їздять зазвичай. Який сенс в цьому абонементі? Він занадто дорогий для людей, які заробляють мінімальну та середню зарплатню, і він не має сенсу. Тобто на ньому, як мусить бути на абонементі, не виходить зекономити, а лише витратити неймовірну суму коштів — 4875 :/ В Словаччині, де мінімальна зп в 5.7 рази більша, ніж в Україні, абонемент на місячний проїзд коштує від 1 139 грн і до 2 123 грн! А якщо ти студент, ще й 50% знижка. Українські 4 875 грн, що це взагалі таке?! З мінімалкою (нетто) 6 658 грн? Такий абонемент на проїзд складатиме 73% від мінімальної зп в Україні! В тій же ж Словаччині, наприклад, це 5.6% від мінімальної зп МАКСИМУМ! Робіть меншу суму!	чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до
--	--	---	---

				23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проектом розпорядження. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
84.	zhanna shvets 18.05.2026 23:31 (пропозиція) zhanna shvets 18.05.2026 23:31	Доброго дня! Коли вже влада врешті почне боротьбу зі справжніми розкрадачами державного майна, корупцією, замість боротьби із власним народом??? Незадоволення електорату зростає незупинно!!!	Не враховано	Питання не стосується змісту проекту розпорядження та не містить пропозицій, які могли б бути враховані при доопрацюванні проекту.

	(власна редакція)			
85.	Олена Ржепко 18.05.2026 23:38 (власна редакція)	Вітаю! Вважаю адекватним підняття тарифу за разову поїздки - 15 грн. Покупка 50 поїздок - 10 грн. При піднятті до рівня 30 грн має бути інший сервіс у трамваях/тролейбусах/автобусах, ніж є зараз. Єдине метро, що може вартувати цих грошей.	Враховано частково	Відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано

				встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
86.	Яніна Лимар 18.05.2026 23:39 (пропозиція)	Моя пропозиція стосувалася пересадкового квитка, але серед пропозицій інших користувачів я уже побачила логічну. Тому просто підтримаю попередню пропозицію від Всеволода Карасевича 18.05.2026 23:24 (Власна редакція) щодо встановлення вартості разового квитка з можливістю безкоштовної пересадки протягом 90 хвилин на рівні 45,00 грн (замість запропонованих 60,00 грн). Цитата: "Також надаю наступне обґрунтування даної пропозиції: Згідно із запропонованим проєктом, у разі придбання максимального пакета з 50 поїздок вартість однієї поїздки становить 25,00 грн, відповідно дві окремі поїздки коштують пасажиру	Не враховано	Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових

		50,00 грн. Встановлення вартості пересадкового квитка на рівні 45,00 грн створить реальну фінансову вигоду навіть порівняно з «оптовим» тарифом. Це дозволить пасажерам, які змушені щодня користуватися складними маршрутами, але не мають фінансової змоги одноразово викласти значну суму на купівлю великого пакета поїздок, отримувати справедливую ціну за поїздку з пересадкою. Водночас запропонована містом ціна у 60,00 грн є простою сумою двох окремих разових квитків по 30,00 грн. Для пасажера, який робить одну стандартну пересадку, такий квиток позбавлений економічного сенсу, оскільки змінюється лише кількість придбаних квитків, а не користь від них. Оскільки більшість містян під час щоденних поїздок роблять щонайменше одну пересадку, зниження ціни до 45,00 грн надасть людям чіткий фінансовий стимул обирати саме цей квиток. Це забезпечить високу затребуваність транспортного продукту та стабільний прибуток для бюджету міста саме за рахунок масовості та великого обсягу продажів. Окрім того, тариф у 60,00 грн за поїздку з пересадкою комунальним транспортом змусить пасажирів шукати дешевші альтернативи, зокрема приватні маршрутні таксі, де проїзд без пересадок на прямих напрямках наразі коштує менше. Через це міська влада недоотримає прибуток, фактично перенаправляючи пасажиропотік до приватного сектору. Оскільки приватні		потреб територіальної громади.
--	--	---	--	---------------------------------------

		маршрутні таксі досі належним чином не інтегровані в транспортну інфраструктуру міста, зокрема через відсутність обов'язкової безготівкової оплати міською чи банківською карткою, відтік людей туди означатиме значну втрату контролю міста за доходами від перевезень. Запровадження тарифу у 45,00 грн дозволить комунальному транспорту залишатися конкурентоспроможним та утримає пасажирів у межах міської фінансової екосистеми". Додам лише, що квиток вартістю 60 грн позбавлений не лише економічного сенсу, а й логічного, оскільки, придбавши два квитки по 25 грн, людина не просто буде позбавлена ліміту у 90 хвилин, а додатково ще й зекономить гроші. Світова практика показує, що кількість пасажирів, що виконують дві пересадки коливається у великих містах в межах 15-30 відсотків, але маю зауважити, що за нинішніх умов у Києві одна з цих пересадок з дуже великою імовірністю буде на маршрутне таксі, а не на комунальний транспорт, тож частка пасажирів, які побачать економію у пересадковому квитку найімовірніше буде незначною. Крім того непевності додасть імовірність зупинки метро під час повітряної тривоги, адже у більшості випадків одним транспортом із двох потрібних буде саме метро. З повагою Яніна		
--	--	---	--	--

87.	Олена Норка 18.05.2026 23:48 (власна редакція)	Добрий вечір! Розумію стан речей та нинішні реальні ціни на перевезення пасажирів, але вважаю, подорожчання одразу майже в 4 рази в період дії воєнного стану для населення, дуже великим тягарем. Можливо, здорожчання зробити поетапним? Пропоную на 20-25% кожні пів року. Або розділити ціни на метро та наземний транспорт, як було колись. Так буде легше матеріально для населення. Здорожчання громадського транспорту призведе до здорожчання маршрутного транспорту не тільки міського, а й міжміського. Що суттєво вплине на погіршення, і так не найкращого, економічного стану людей. Дуже сподіваюся на розуміння та небайдужість до простого люду, який реально користується транспортною системою міста.	Не враховано	Запровадження запропонованої Вами системи оплати проїзду потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
88.	Віта Іщенко 19.05.2026 00:03 (пропозиція)	Вітаю. Беріть приклад з м.Харків. К Києві така ж ситуація як і там, але у нас в місті тариф піднімають на 375% Це нормально??	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Залишення тарифів незмінними потребуватиме значного покриття витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
89.	Дарина Мудрак 19.05.2026	Ціни пропонують підняти в рази, проте логіка тарифів залишається старою і	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні

	00:33 (пропозиція)	незрозумілою. Нові тарифи я звісно не підтримую, оскільки вони становитимуть надзвичайно велике фінансове навантаження для всіх, враховуючи, що більшість містян мають користуватися декількома видами транспорту, щоб дістатися в потрібне місце (і мова не лише про роботу, враховуючи масштаби міста). Але чому така маленька різниця між вартістю разової поїздки і вартістю поїздки з використанням проїзного? Адже купівля проїзного це фактично авансовий платіж, і в усіх європейських містах користування проїзним є набагато вигідніше. Плюс в чому логіка вартості квитка на 90 хвилин без пересадки, якщо ціна така сама, що і два квитки, придбані почергово? Чому немає проїзного на першу половину місяця, а є лише на другу? Як їх не було, так і не має. А взагалі, запропоновані тарифи не відповідають якості послуг (розклад та інтервали руху, кількість рухомого складу, поведінка деяких водіїв залишає бажати кращого). Хоча з часу останнього подорожчання і з'явилися нові маршрути, проте кількість і якість рухомого складу на них така, що сісти в годину пік можна лише на перших зупинках (наприклад, автобус #25).		бути економічно обгрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обгрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового
--	-----------------------	--	--	--

				придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання не стосується змісту проєкту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі щодо організації транспортного обслуговування.
90.	Ганна Пароваткіна 19.05.2026 00:37 (пропозиція)	Пропоную зробити київський міський муніципальний транспорт безкоштовним для пасажирів. Для цього вивчити досвід м. Харків.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Встановлення державних регульованих цін на товари в розмірі, нижчому від економічно обґрунтованого розміру, зобов'язує відшкодовувати суб'єктам господарювання різницю між такими розмірами за рахунок коштів відповідних бюджетів. Запровадження безкоштовного проїзду потребуватиме покриття

				значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
91.	Мирослава Петриковець 19.05.2026 01:33 (власна редакція)	Я не погоджуюсь з різким підвищенням ціни. На мою думку, доцільно було б для початку встановити ціну 15-16 грн(що є ціною в два рази більшою за теперішню), або ж до кінця повномасштабного вторгнення лишити ціну як є в зв'язку з великими інтервалами та зупинкою метро під час тривоги	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та

				матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Так, для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження запропонованої Вами системи оплати або залишення розмірів тарифів незмінними потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне
--	--	--	--	---

				навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
92.	Дмитро Стельмах 19.05.2026 01:53 (пропозиція)	1. Пересадковий квиток на 90 хв переважно використовуватиметься для двох, а не трьох поїздок. Тому він повинен бути вигідним пасажирові. При ціні 60 грн пасажиру краще не ризикувати з різних причин не скористатися другою поїздкою, а оплатити дві окремо. Пропоную зробити пересадковий квиток за ціною не вище 50 грн. Наприклад, 45 грн, 48 грн чи 50 грн. Різниця має бути щонайменше 10 грн між пересадковим квитком і двома окремими поїздками. Якщо ж пасажир встигне зробити три поїздки за таким квитком, майже завжди принаймні одна з них буде достатньо короткою (1-2 зупинки), тож квиток навряд чи буде надто дешевим з точки зору сумарної собівартості подорожі пасажира. Основна пропозиція по цьому пункту: - знизити вартість пересадкового квитка на 90 хв на 10-15 грн. 2. Стандартний квиток вартістю 30 грн не завадило б також зробити пересадковим щонайменше на 30 хв. В цьому пункті, як і в попередньому, я обстоюю думку, що пасажир повинен платити за час користування громадським транспортом, а не за кількість пересадок. Наприклад, поїздка пасажира тролейбусом тривалістю 10 хв + пересадка ще на 10 хв обійдеться місту	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими та забезпечувати відшкодування витрат, пов'язаних з наданням послуг. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: - у метрополітені – 64,60 грн, - у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження запропоновано впровадження нового виду електронного квитка на 90 хвилин, що надає можливість здійснювати пересадки між різними видами міського пасажирського транспорту протягом визначеного часу. Вартість такого

	дешевше, ніж поїздка пасажира з кінцевої станції метро на іншу кінцеву. При цьому в першому випадку пасажир повинен заплатити в будь-якому випадку 60 грн (або нехай навіть запропоновані мною 45 грн за пересадковий квиток), а в другому - 30 грн, що не є логічним. При врахуванні пункту 1 ситуація стає дещо менш критичною. Основна пропозиція по цьому пункту: - зробити стандартний квиток пересадковим принаймні на 30 хв. 3. Студентські та учнівські одноразові квитки також варто розділити від інших. Ціну студентського одразового квитка пропоную встановити на рівні 15 грн. Якщо ж тарифна політика спрямована на заохочення покупки місячного проїзного, то знижка за проїзним може бути вищою, за знижку на одноразовому студентському квитку, таким чином ціну одразового студентського квитка можна встановити на рівні 20 грн (знижка 33%), а при покупці проїзного знижка, як і пропонується, складатиме 50%. Одноразовий учнівський квиток влітку може коштувати натомість 12 грн (знижка 60%), а при покупці проїзного, як і пропонується, знижка сягатиме 75%. Підсумовуючи цей пункт, пропоную: - встановити ціну за одноразовий студентський квиток на рівні 15 або 20 грн - встановити ціну за одноразовий учнівський квиток влітку на рівні 12 грн	квитка визначена з урахуванням необхідності забезпечення належного рівня доходів підприємств транспорту та недопущення додаткового збільшення обсягу їх збитків. Запровадження запропонованого Вами рівня вартості пересадкового квитка або надання можливості здійснення пересадок за вартістю разового квитка призведе до зменшення доходів підприємств транспорту та потребуватиме додаткового фінансування з бюджету міста Києва. Одночасно з цим, проектом розпорядження вже передбачено диференціацію вартості поїздок залежно від кількості придбаних поїздок, запровадження пересадкового квитка на 90 хвилин та знижок при придбанні проїзних квитків, що спрямовано на забезпечення гнучких умов користування міським пасажирським транспортом. Відповідно до постанови КМУ від 05.04.1999 № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за
--	---	--

		4. Систему знижок при поповненні транспортної картки пропоную реалізувати таким чином: - 1-9 поїздок: 30 грн / поїздка - 10-19 поїздок: 29 грн / поїздка - 20-29 поїздок: 28 грн / поїздка - 30-39 поїздок: 27 грн / поїздка - 40-49 поїздок: 26 грн / поїздка - 50+ поїздок: 25 грн / поїздка Пропоную відмовитися від "сходинок" 1.10 грн, 1.10 грн, 1.20 грн, 1.10 грн, 0.50 грн відповідно і зробити чіткі, прості й зрозумілі "сходинок" по 1 грн економії за поїздки на кожному десятку. 5. Безлімітний місячний проїзний квиток вартістю 4875 грн стає абсурдно дорогим, даруйте за відвертість. На мою думку, підкріплену прикладами досить успішних в плані міських систем громадського транспорту польської і німецької столиць, місячний проїзний квиток повинен коштувати значно нижче відносно вартості разової поїздки. У м. Берлін безлімітний проїзний коштує 63 євро на місяць (~3240 грн) при вартості разової поїздки 4 євро (~205 грн), таким чином місячний проїзний коштує не більше за 16 поїздок. У м. Варшава безлімітний проїзний коштує 110 злотих (~1330 грн) в зоні I (саме місто) і 180 злотих (~2180 грн) в зонах I+II (місто і передмістя). Вартість разової поїздки складає 4.40 злотих (~53 грн) Місячний проїзний на зону I коштує як 25 одноразових поїздок, а на зони I+II - приблизно як 41 поїздка. У Києві безлімітний місячний	денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проектом розпорядження. Щодо порівняння вартості проїзду у громадському транспорті європейських столиць зазначаємо, що порівняння вартості проїзду потребує врахування різних моделей фінансування громадського транспорту, структури витрат підприємств тощо. Тому вартість поїздки у цих країнах не може бути впливовим критерієм для оцінки економічної обґрунтованості тарифу в місті Києві.
--	--	---	--

		проїзний коштуватиме як 162.5 поїздок. Очевидно, що більшість пасажирів не обиратиме цей варіант, а купувати проїзні в межах 124 поїздок, яких вдосталь у 99% випадків, але навіть там ціна є дуже високою. Замість 5-ох пропонованих вами варіантів місячних проїзних, я пропоную залишити 4 варіанти з наступними орієнтовними цінами: - проїзний на 45 поїздок: 990 грн (22 грн за поїздку при використанні усіх поїздок) - проїзний на 65 поїздок: 1280 грн (~19.69 грн за поїздку при використанні усіх поїздок) - проїзний на 100 поїздок: 1770 грн (17.70 грн за поїздку при використанні усіх поїздок) - безлімітний проїзний: 2000 грн (~16.13 грн за поїздку при здійсненні 124 поїздок (мін. 4 поїздки / день)) 6. Для денного, дводенного і триденного квитків, квитків "для гостей міста" пропоную аналогічно до пункту 5 збалансувати тарифи наступним чином: - на 24 годин: 195 грн (еквівалентно 6.5 разовим поїздам) - на 48 годин: 330 грн (еквівалентно 11 разовим поїздам, економія у вартості 2-ох поїздок відносно двох одноденних квитків) - на 72 години: 465 грн (еквівалентно 15.5 разовим поїздам, економія у вартості 2-ох поїздок відносно одного дводенного і одного одноденного квитка) Таким чином, наприклад, безліміт на 96 годин коштуватиме 660 грн незалежно від стратегії		
--	--	--	--	--

		покупки: два дводенних квитки або один одноденний + один триденний. До прикладу, у м. Варшава одноденний безлімітний квиток коштує 15 злотих (~182 грн) для зони I при ціні 4.40 злотих (~53 грн) за разову поїздку. Триденний квиток коштує 36 злотих (~436 грн).		
93.	Тетяна Палієнко 19.05.2026 02:33 (пропозиція)	Пропоную перед підвищенням вартості проїзду спочатку провести аудит використання бюджетних коштів, повернути вкрадені корупціонерами ресурси та забезпечити ефективне фінансування транспортної сфери. Не громадяни мають щоразу покривати наслідки неефективного управління.	Не враховано	Питання не стосується змісту проекту розпорядження та не містить пропозицій, які могли б бути враховані при доопрацюванні проекту.
94.	Артем Ремізовський 19.05.2026 03:28 (пропозиція)	1. Провести аудит діяльності комунальних підприємств, які відповідальні за стан громадського транспорту, розробка та створення стратегії з розвитку суспільного транспорту Києва до 1 січня 2027 року. Те, що зараз громадський транспорт в жахливому стані і його подальше функціонування потребує збільшення вартості проїзду -- результат неефективного управління цією сферою. Для того, щоб підвищення ціни дало якісний результат - необхідно зрозуміти, що сталося не так і як уникнути такої ситуації в подальшому. 2. Розробити алгоритм регулярного (мінімум один раз на рік) перегляду вартості проїзду з можливістю його підвищення, виходячи зі ситуації на ринку палива, рівня заробітної плати працівників транспорту та інших критичних показників. Перегляд вартості	Не враховано	На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за

		проїзду має відбуватись незалежною інституцією, склад та керівництво якої обирається на конкурсній основі, зі залученням громадськості до конкурсної комісії. Теперішня ситуація, коли у споживачів психологічний шок від проекту підвищення ціни і коли навколо проекту розгортаються ідеологічні спекуляції: це результат того, що довгий час ціна на проїзд не переглядалась, зокрема через те що було "політично не вигідним" для керівництва міста. Необхідно модифікувати процедури та державний апарат, щоб уникнути таких ситуацій в подальшому. 3. Заморозити вартість на чинному рівні для студентів. Встановити, що студенти можуть оплачувати проїзд за старою вартістю мінімум до 1 січня 2027 року. Незважаючи на те, що з 2026 року стипендія студентів значно виросла, вартість життя в Києві також є суттєво дорогою. Додатково уряд хоче через законопроект 10399 скоротити кількість бюджетних місць, замінивши їх на часткову державну підтримку, тобто багато студентів будуть також ще додатково сплачувати на контракт. Таким чином, проект підвищення вартості наразі створює суттєві ризики щодо падіння рівня доходів для здобувачів фахової та вищої освіти, та їх батьків. Тимчасове замороження вартості дасть студентам та їх родинам (особливо вступникам з інших регіонів) час на	посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Щодо запровадження щорічного алгоритму перегляду вартості проїзду повідомляємо, що на сьогодні перегляд тарифів здійснюється відповідно до чинних нормативно-правових актів у сфері формування тарифів на послуги міського пасажирського транспорту. Розрахунки тарифів здійснюються підприємствами та зміна їх розмірів залежить в першу чергу від зміни витрат на оплату праці, енергоносії, матеріали, ремонт, утримання інфраструктури тощо та можливостей бюджету міста Києва. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат підприємств за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Стосовно пропозиції щодо поетапного запровадження тарифів на послуги з перевезення пасажирів зазначаємо, що реалізація такого підходу потребуватиме додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва для
--	--	--	--

	адаптацію до цін у Києві та знайти додаткові джерела доходу. Альтернативний варіант: поетапне підвищення ціни на проїзд. 4. Замість одноетапного підвищення ціни на проїзд підвищити ціну у декілька етапів: щоб уникнути "шоку" у звичайних споживачів, та дати більше часу для адаптації. Як варіант, підвищити ціну на проїзд спочатку до 16 гривень з 15 липня (на 100%), потім до 24 гривень з 15 жовтня (на 50%) і до 30 гривень з 15 січня 2027 року. 5. Змінити принцип укладення "тарифного меню", коли замість кількості поїздок береться до уваги саме час тривалості проїзду. Як приклад, можна орієнтуватись на пропозицію ГО "Пасажири Києва": 20 грн — квиток на 45 хвилин (базовий тариф). 30 грн — квиток на 90 хвилин. 80 грн — квиток на 1 добу. 1000 грн проїзний на місяць 6. Подовжити термін дії квитків, придбаних до 14 липня 2026 року, мінімум до 14 січня 2027 року. Зараз місто гарантує, що квиток діє протягом року - проєкт же фактично різко переглядає це зобов'язання, скорочуючи термін дії старих квитків до півтора місяця, що не є справедливим до споживача. На мою думку, 6 місяців це компромісний варіант між фінансовою необхідністю та справедливими відносинами зі споживачем, і також дозволить	компенсації різниці між витратами підприємств та доходами від надання послуг з перевезення пасажирів. Щодо зміни принципу формування «тарифного меню» із запровадженням квитків за тривалістю поїздки зазначаємо, що запропонована модель потребує окремого технічного, фінансового та організаційного опрацювання. Пропозиція може бути розглянута в межах подальшого вдосконалення можливостей автоматизованої системи оплати проїзду. Щодо продовження строку дії квитків, придбаних до зміни тарифу, зазначаємо, що строк дії раніше придбаних поїздок визначено з урахуванням необхідності забезпечення перехідного періоду для пасажирів та одночасного впровадження нових тарифних умов. Продовження строку дії таких поїздок на один рік призведе до відтермінування надходжень за новими тарифами та призведе до додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва. Таким чином, порушені питання є важливими для подальшого розвитку громадського транспорту міста Києва, однак частина запропонованих заходів
--	---	---

		споживачам більш плавно адаптуватись до нових цін.		потребує окремого нормативного, фінансового та організаційного опрацювання і не може бути вирішена виключно в межах процедури перегляду тарифів на перевезення пасажирів.
95.	Ханнан Рашо 19.05.2026 05:40 (власна редакція)	Замість оплати за кожен вхід, ми пропонуємо запровадити квитки за часом, які дозволяють робити пересадки без додаткової оплати: 20 грн — квиток на 45 хвилин (базовий тариф). 30 грн — квиток на 90 хвилин. 80 грн — квиток на 1 добу. 1000 грн проїзний на місяць (на 300 грн дешевше, ніж зараз) і з активацією проїзного у будь-який день місяця Чому це важливо? 1. Вигода для постійних пасажирів: У Празі чи Варшаві проїзними користуються 75-80% людей, а в Києві зараз — лише близько 1%. Наша мета — зробити місячний абонемент доступним і зручним. 2. Гнучкість: Квиток на 45 хвилин дозволить вам змінити автобус на трамвай чи метро, не платячи двічі. 3. Економія для міста: Реалізація цієї пропозиції дозволить збільшити дохід транспортних підприємств удвічі та зекономити міському бюджету близько 2,5 млрд грн на рік. Ці кошти можна спрямувати на оновлення рухомого складу та ремонт інфраструктури. Важливі деталі: Для оплати банківською картою пропонується базовий тариф 20 грн, але без	Не враховано	Зазначена Вами модель передбачає можливість здійснення пересадок протягом визначеного періоду часу без додаткової оплати та використовується в окремих європейських містах. Разом з тим її впровадження потребує комплексного опрацювання з урахуванням технічних можливостей автоматизованої системи обліку оплати проїзду, прогнозного впливу на доходи транспортних підприємств, пасажиропотоки, а також фінансові наслідки для бюджету міста. Питання встановлення вартості окремих видів квитків, строків їх дії, порядку активації проїзних документів та запровадження додаткових пільг для окремих категорій пасажирів потребує проведення відповідних фінансово-економічних розрахунків та окремого нормативного врегулювання. Водночас запропоновані Вами підходи щодо розвитку системи пересадкових квитків,

		можливості безкоштовної пересадки. • Для студентів мають діяти знижки 50% на добові та місячні проїзні. Транспорт має бути не просто засобом пересування, а зручним інструментом мобільності для кожного киянина. Час змінювати підходи!		підвищення привабливості довгострокових проїзних документів та створення більш гнучких умов користування громадським транспортом можуть бути враховані під час подальшого вдосконалення функціонування автоматизованої системи оплати проїзду в місті Києві.
96.	Bogdan Fuzik 19.05.2026 06:01 (власна редакція)	https://t.me/kyivpassengers/5121 Ось ГО Пасажири Києва вже винайшли як зробити це зручно.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що

				розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн сформовано на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїзду від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїзду від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи
--	--	--	--	---

				оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат підприємств за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду. Щодо застосування знижки для студентів зазначаємо, що відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми
--	--	--	--	---

				власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян. Проїзд пільгових категорій громадян залишається безоплатним відповідно до законодавства.
97.	Yuliia Stepanenko 19.05.2026 07:07 (власна редакція)	20 грн - базовий квиток на 30 хв 30 грн - квиток на 90 хв 80 грн - квиток на день 1000 грн - проїздний на місяць І зобов'язати маршрутки встановити термінали для оплати картою	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними

				підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
98.	Юлія Компанець 19.05.2026 07:09 (власна редакція)	Це жахливі новини! Зарплати ніхто не піднімає на такі відсотки! Як виживати тим, в кого і так низькі зарплати???? Чому не підняти спочатку законопроект про оплату роботи!!!! Не уявляю як тепер користуватись транспортом і як пересуватись містом!!! Чому школярі мають лише 25% знижки на проїзд, в той час як держслужбовці, які отримують величезні кошти - катаються безкоштовно? Переглянути законопроект з думкою про людей! Закордоном інші зовсім заробітні плати... а в нас - до 7000 грн мінімалка? З них 5000 на проїзд? Ви хочете щоб всі тікали з України?	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги

				з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти,
--	--	--	--	--

				встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження.
99.	Наталія Демерташ 19.05.2026 07:15 (пропозиція)	Доброго дня! НЕ підтримую підвищення тарифів до 30 грн. Оптимально -до 15 грн. З цієї ціни сформувати економію (вигоду) при купівлі квитків з залежності від кількості та виду транспорту.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проєктом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат

				підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
100.	Дмитро Полтава 19.05.2026 07:21 (власна редакція)	ні непогоджуюсь,дорого.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах

				транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
101.	Аліса Бардаш 19.05.2026 07:23 (пропозиція)	Категорично виступаю проти ухвалення цього проєкту тарифів. Підняти вартість разової поїздки до 30 грн, а проїзний на 50 поїздок з 350 одразу до 1250 грн - це просто невідомо для людей у теперішніх реаліях. Зарплати ні в кого так не зростають, а загальний прожитковий мінімум на 2026 рік взагалі становить 3209 грн. Як безлімітний проїзний може коштувати 4875 грн, тобто в півтора раза більше, ніж місячний прожитковий	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими та забезпечувати відшкодування витрат, пов'язаних з наданням послуг. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та

	мінімум? У цьому рішенні немає жодної логіки, і воно спровокує транспортний колапс: По-перше, ви штучно штовхаєте до подорожчання приватних перевізників. Якщо комунальний транспорт коштуватиме 30 грн, маршрутки моментально піднімуть ціни до 40–50 грн, аргументуючи це відсутністю дотацій. Місто своїми руками створює прецедент для тотального зубожіння пасажирів і ланцюгової реакції зростання цін на абсолютно весь транспорт у столиці. По-друге, це питання безпеки та повітряних тривог. Комунальний транспорт під час тривоги зобов'язаний зупинятися і висаджувати пасажирів, а метро не ходить через мости. Постійно виникає ситуація, коли ти заплатив за проїзд, проїхав дві зупинки, почалася тривога і добирайся далі як хочеш, витрачаючи гроші на таксі чи ті ж маршрутки. Чому пасажирів мають платити у три з половиною рази більше за послугу, яку місто фізично не може надати в повному обсязі через безпекові обмеження? По-третє, якість і графіки абсолютно не відповідають таким цифрам. Багато автобусів і тролейбусів, особливо вечорами, доводиться чекати дуже довго. Будемо платити по 30 грн за те, щоб стояти на зупинках по пів години? У зв'язку з цим, мої пропозиції щодо врегулювання ситуації: Впровадити поетапне підвищення: Якщо зміна тарифу неминуча, вона має відбуватися поступово (наприклад, на рівні інфляції), а		зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проєктом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка
--	--	--	---

		не одним шокним стрибком на 275%. Захистити постійних пасажирів: Залишити вартість проїзних пакетів (на 46, 50, 62 поїздки) та проїзд за «Карткою киянина» на доступному соціальному рівні, піднявши вартість лише для разових квитків (наприклад, для туристів або рідкісних поїздок), як це практикують у країнах ЄС. Адаптувати тарифікацію під умови воєнного стану: Розробити механізм «заморожування» або перенесення поїздки у разі повітряної тривоги, щоб пасажирів не втрачали кошти за неотриману послугу. Провести внутрішній аудит: Оптимізувати внутрішні витрати КП «Київпастранс» та Київського метрополітену, навести порядок із контролем проїзду замість перекладання всього фінансового тягаря на сумлінних пасажирів. Прошу переглянути запропонований проєкт із урахуванням цих пропозицій та відкласти радикальне підвищення цін.		та знижок у проїзних квитках. Стосовно пропозиції щодо поетапного запровадження тарифів на послуги з перевезення пасажирів зазначаємо, що реалізація такого підходу потребуватиме додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва для компенсації різниці між витратами підприємств та доходами від надання послуг з перевезення пасажирів. Водночас запропоновані Вами підходи щодо розвитку системи пересадкових квитків, підвищення привабливості довгострокових проїзних документів та створення більш гнучких умов користування громадським транспортом можуть бути враховані під час подальшого вдосконалення функціонування автоматизованої системи оплати проїзду в місті Києві.
102.	Марина Самозвон 19.05.2026 07:23 (власна редакція)	Кмда зобов'язується забезпечити проведення технічного огляду всіма транспортними засобами, що перебувають на маршруті, дотримання встановленої кількості одиниць транспорту на маршруті, дотримання встановлених інтервалів руху транспорту, а також встановлення на всіх маршрутних транспортних засобах терміналів безготівкового розрахунку відповідно до вимог законодавства України. Після	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та

		виконання вищевказаних вимог КМДА розглядає підвищення тарифів на оплату транспортних послуг. Вартість проїзду не може перевищувати 20 грн. за одну поїздку відповідно. Кмда зобов'язується надати розрахунок підвищеного тарифу вартості перевезення пасажирів та обґрунтування такої ціни.		зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
103.	Анастасія Стаканова	Я ПРОТИ ПІДВИЩЕННЯ ВАРТОСТІ ПРОЇЗДУ!!!	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та

	19.05.2026 07:26 (власна редакція)	Пропоную перед підвищенням вартості проїзду спочатку провести аудит використання бюджетних коштів, повернути вкрадені корупціонерами ресурси та забезпечити ефективне фінансування транспортної сфери. Не громадяни мають щоразу покривати наслідки неефективного управління.	ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси.
--	---	--	--

				Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
104.	Інна Боднар 19.05.2026 07:33 (пропозиція)	Моя пропозиція- Підняти вартість до 15 грн за комунальний транспорт. Це буде правильно та чесно по відношенню до громадян! Громадяни не повинні закривати ваші фінансові дири!	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні,

				який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
105.	Інна Боднар 19.05.2026 07:33 (власна редакція)	Пропоную встановити вартість - 15грн. Комунальний транспорт НЕ МАЄ бути прибутковий ! Це виключно послуга від держави! В Харкові проїзд безкоштовний, то чому Київ має платити 30 грн? Підніміть зарплати, аби піднімати вартість до 30 грн! Скільки можна вже дерти з людей в три шкури?! Люди і так ледь виживають. Можливо для початку порахуєте хто і скільки вкрав , а вже потім почнете піднімати вартість?! З якого дива громадяни мають закривати ваші фінансові дири ?!	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства

				інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція щодо тарифу в розмірі 15 грн або запровадження безоплатного проїзду потребуватиме покриття повних витрат підприємств за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
106.	Андрій Лук'янчук 19.05.2026	Адекватно розглянути тарифи на проїзд, а не задирати планку до космосу.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні регульовані ціни повинні

	07:51 (пропозиція)			бути економічно обґрунтованими та забезпечувати відшкодування витрат, пов'язаних з наданням послуг. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Одночасно з цим, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у
--	-----------------------	--	--	---

				разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. Залишення розмірів тарифів без змін потребуватиме додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва для компенсації різниці між витратами підприємств та доходами від надання послуг з перевезення пасажирів.
107.	Яна Романюк 19.05.2026 07:56 (пропозиція)	Серйозно? 30 гривень за проїзд? Люди й так ледве витягують комуналку, продукти та оренду, а тепер ще й транспорт стане розкішшю? Чому звичайні люди мають закривати всі проблеми бюджету зі своєї кишені? Піднімати тариф з 8 одразу до 30 — це просто знущання. Спочатку нехай наведуть лад із корупцією та крадіжками, а не перекладають усе на людей. Бо скоро працювати будемо тільки на проїзд і комуналку.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

				трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
108.	Євген Квашук 19.05.2026 08:06 (власна редакція)	Місто Київ має найвищий бюджет в Україні, що дає змогу фінансування багато потреб мешканців міста: закупівля транспорту, фінансування зарплат водіїв. Чи є доцільним зростання тарифу на проїзд мені не відомо, через відсутність аудиту та комунікації громади з мером міста. На даний момент вважаю що здорожчання яке пропонується є завищеним - бо в більшості транспорту відсутні працюючі системи охолодження, і мала кількість транспорту на маршруті. Також прошу взяти до уваги що деякі	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом

		маршрути, як наприклад 31 тролейбус в деяких випадках можуть курсувати не за повним маршрутом («до Сержа Лифаря», «до Романа Шухевича», «до Куренівський парк» в такому випадку необхідно буде сплачувати подвійний тариф через необхідну пересадку. Також перед збільшенням тарифу на проїзд прошу надати повний опис, обсяг робіт які будуть проведені для збільшення комфорту пасажирів, та взяти зобов'язання на їх виконання особисто мера Києва, або структурам які йому підпорядковуються. Та провести зустріч громади та мера Києва.		Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів.
109.	Ольга Сапатова 19.05.2026 08:13 (власна редакція)	Спочатку треба підняти зарплату, а потім вже підіймати проїзд, слюсар 6 розряду на підприємстві Київмедспецтранс отримає зарплату 10000 грн, з них 1000 грн за проїзд+комуналка, а жити за що? оптимальна ціна проїзду 10 грн	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або

				надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне
--	--	--	--	---

				навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
110.	Mary Christmas 19.05.2026 08:18 (пропозиція)	Хотілося б побачити з урахуванням яких саме чинників з'явилося економічне обґрунтування таких космічних цін як а проїзд? Чи враховані там такі фактори як мінімальна заробітна плата і той факт, що більшість людей добираються на роботу, змінюючи, як мінімум, 2 види транспорту, щоб доїхати лише в одну сторону? Ви, там, нагорі, взагалі вже втратили зв'язок з реальністю! Максимально адекватні ціни на проїзд: метро - 15 грн; наземний транспорт - 20 грн.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат

				підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
111.	Владислав Боярчук 19.05.2026 08:26 (пропозиція)	Напевно класно тиловим військовим, з зарплатнею 20 000 грн, коли треба 3-4 рази на день по метро їздити)	Не враховано	Додатками 1 та 2 до Рішення Київради № 4007/4048 визначені категорії осіб, яким надано право безоплатного проїзду та проїзду з частковою оплатою у міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, а також категорії осіб, яким законами України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи», «Про охорону дитинства», «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», «Про реабілітацію жертв репресій комуністичного тоталітарного режиму 1917 - 1991 років», «Про соціальний і правовий захист

				військовослужбовців та членів їх сімей», «Про жертви нацистських переслідувань» надано право пільгового проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, та за пільговий проїзд яких здійснюється компенсаційні виплати підприємствам-перевізникам за кошти бюджету міста Києва. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проектом розпорядження.
112.	Юлія Самойлова 19.05.2026 08:29 (власна редакція)	Ви зглуду зїхали. Працівник музейної бюджетної установи, який має оклад в 8 тисяч гривень повинен сплатити 2888 гривень за місячний проїзний на 92 поїздки, оскільки використовує 2 види транспорту, а 3 тисячі сплатити за комуналку. Йому залишається 1,5 тисячі на життя в місяць. Ви вважаєте, що так можна вижити в Києві? Поживіть на них самі. Майте совість. Тим більше, що Кличко казав, що вартість не буде збільшуватися до кінця війни.	Не враховано	З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8

		Але в нас це тенденція, що люди при владі ніколи не виконують своїх обіцянок і не держать слова.		647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. Таким чином об'єктивні зміни в економіці країни та столиці та інші об'єктивні причини призвели до збільшення витрат комунальних підприємств транспорту на перевезення пасажирів.
113.	Любов Бутова 19.05.2026 08:33 (власна редакція)	Виходячи з того, що мінімальна зарплата в Україні 8672грн., в країні війна, не може людина оплатити проїзний більшу частину зарплати, а решту на комунальні послуги. 30 грн., занадто висока і не обгрунтована ціна. Пропоную підняти вартість до 15грн. за разову поїздки, 13 грн за 50 похздок	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обгрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги

				з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
114.	Ірина Олексієнко 19.05.2026 08:49 (пропозиція)	Нагадаю, ми ще не Європа!!!! Всі мають розуміти, що з подорожчанням в метро/автобусі, тощо, ціна виросте і на маршрутки. У нас не відповідне співвідношення заробітної плати та обов'язкових витрат (комуналка, продукти), а тут ще й проїзд. Я розумію, що можновладці накупили машини електрички, поставили сонячні панелі у себе на віллі їм похер,	Не враховано	Питання не стосується змісту проекту розпорядження та не містить пропозицій, які могли б бути враховані при доопрацюванні проекту

		але треба думати і про пенсіонерів, військових, малозабезпечених. Я проти, як і багато інших!!!!		
		Пропоную залучити інвесторів і закупити транспорт на електриці, як в європейських країнах. А не дерти з людей.		
115.	Марія Жирова 19.05.2026 08:52 (власна редакція)	Зп не відповідають цінам на проїзд, умови і послуги не на відповідному рівні не погоджуємось на таку ціну!!!!	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так,

				тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
116.	Ольга Бачинська 19.05.2026 09:03 (власна редакція)	10 гривень за 1 вхід в транспорт. В Києві старі тролейбуси і автобуси, ходять раз на 1-2 години, довгих безпересадочних маршрутів мало, більшість - короткі, часто стоять в заторах. І за це така ціна в 30 гривень? Поїхати кудись по місту - до 6 поїздок, часто доводиться підійжджати по 2-3 зупинки до основного виду транспорту, який тебе доставить по місцю призначення. З ціною в 10 гривень це і так буде 60 гривень на день.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів

				становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
117.	Анна Туманян 19.05.2026 09:05 (пропозиція)	Тарифи не відповідають мінімальному прожитковому мінімуму та заробітній платі.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик,

				затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн зформовано на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	--	--	--

118.	Дмитро Барсуков 19.05.2026 09:09 (власна редакція)	Ви зовсім з глузду заїхали. При мінімальній зарплаті 8000 грн. такі ціни. Краще познімати зарплати у депутатів, судій, міністрів і їх замів. От і буде вам на транспорт гроші, ще й залишаться.	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту розпорядження та не містить пропозицій, які могли б бути враховані при доопрацюванні проєкту.
119.	Катерина Федорченк о 19.05.2026 09:11 (пропозиція)	Доброго дня ми ще не Європа ! Ми не в Європейському союзі. Заробітна плата не така як в країнах Європи. Люди на межі бідності. Підняття тарифу до 30 грн це ніяк не обґрунтовано! Підняття потрібне але не такі тарифи! Поступово.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проєктом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн зформовано на базі

				фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
120.	Ганна Литвиненко 19.05.2026 09:13 (власна редакція)	Проїзд дорожче ніж в країнах Європи! Перерахуйте будь ласка в прив'язці до об'єктивних доходів і мінімальної зарплатні громадян у Києві. У кого зарплати +30000 не їздять у транспорті. Хто це рахував відірвані від реального життя.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн,

				у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн розраховано на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
121.	Наталя Добротворська 19.05.2026 09:13 (власна редакція)	Виходячи з того, що тариф має бути конкурентоспроможним та доступним громадянам, а не лише економічно вигідним місту Київ, та враховуючи достатньо низький рівень зарплатні містян, пропоную встановити тариф нижчий за вартість проїзду у міських маршрутках, і це складає 15 грн за 1 поїздки будь яким видом громадського транспорту.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та

				зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн розраховано на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
122.	Іван Кравченко	1. Соціально-економічний удар по населенню	Не враховано	Запропонований на обговорення рівень тарифу

	19.05.2026 09:21 (пропозиція) Іван Кравченко 19.05.2026 09:21 (власна редакція)	• Невідповідність темпам зростання доходів: Підняття тарифу майже на 300% відбувається в умовах тривалого воєнного стану, високої інфляції та зниження реальної купівельної спроможності громадян. Зростання вартості проїзду критично вдарить по всіх мешканцях, у першу чергу - по найбільш вразливих верствах — найманих працівниках із низьким доходом, самозайнятих громадянах та внутрішньо переміщених особах (ВПО), які не мають пільг. • Кумулятивний ефект: Для середньої родини, де двоє людей щодня добираються на роботу з пересадками, витрати на транспорт стануть суттєвою статтею сімейного бюджету. Навіть із запропонованою системою знижок (25–28,90 грн), щомісячні витрати зростуть у кілька разів. 2. Ризик переходу пасажирів на приватне авто або маршрутки • Транспортний колапс та екологія: Коли вартість комунального транспорту наближається до вартості пального для коротких поїздок або до тарифів приватних маршруток, втрачається головний стимул користуватися метро чи тролейбусами. Частина киян пересяде на власні автомобілі, що призведе до ще більших заторів, дефіциту паркомісць та погіршення екологічної ситуації в місті. • Відтік пасажиропотоку: Замість очікуваного збільшення прибутків, «Київпастрас» та метрополітен ризикують отримати стрімке падіння	є нижчим за плановану собівартість перевезень, розраховану комунальними підприємствами на 2026 рік. Зокрема, розрахункова собівартість однієї поїздки становить 64,60 грн у метрополітені та 44,14 грн у наземному транспорті. Одночасно проєктом передбачено збереження чинних пільг для визначених законодавством категорій громадян, а також застосування зниженої вартості поїздок при використанні транспортної карти та проїзних квитків. Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів, а не з реалізацією окремих інвестиційних проєктів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об'єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану. Повітряні тривоги та пов'язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста. Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського
--	---	---	--

	кількості пасажирів, що нівелює фінансовий ефект від реформи. 3. Якість послуг не відповідає новій вартості - Регулярні повітряні тривоги: У Києві під час тривог велика кількість пасажирів виходять із громадського транспорту та переходять в укриття. Маршрут при цьому не завершується, а після відбою людям часто доводиться платити знову або шукати альтернативний транспорт. Платити 30 гривень за послугу, яка може перерватися в будь-який момент без повернення коштів, несправедливо. - Стан інфраструктури: Пасажири не бачать покращення сервісу — інтервали руху наземного транспорту залишаються великими, частина станцій метро потребує складних ремонтів, а закупівля нового рухомого складу обмежена. Підвищення ціни «авансом» без видимого покращення комфорту викликає логічний протест. 4. Громадський транспорт — це соціальна послуга, а не бізнес - Світова практика: У більшості європейських столиць громадський транспорт є планово збитковим і дотується з міського бюджету на 50–70%. Його мета — забезпечити мобільність робочої сили, зменшити затори та підтримати економічну активність міста, а не виходити на самоокупність за рахунок містян. - Питання прозорості бюджету: Київ має великий міський бюджет. Оптимізація видатків на ремонт другорядних об'єктів	бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян, покриття збитків підприємств та розвиток транспортної інфраструктури. Водночас чинне законодавство не передбачає повного покриття витрат на перевезення виключно за рахунок бюджетних коштів. Проектом розпорядження передбачено можливість використання квитків із часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати пересадки між різними видами громадського транспорту протягом визначеного часу. Пропозиції щодо подальшого розвитку системи електронного квитка, удосконалення механізму пересадок можуть бути враховані під час подальшого розвитку автоматизованої системи оплати проїзду. Запровадження нових тарифів на перевезення пасажирів не є інструментом вирішення питань щодо функціонування приватних перевізників або зміни структури ринку транспортних послуг. Запропонований проєкт розпорядження спрямований на приведення вартості проїзду до рівня, який дозволить забезпечити стабільне функціонування громадського транспорту в умовах суттєвого
--	---	---

		(наприклад, заміна бруківки чи капітальні ремонти розв'язок, які не є критичними прямо зараз) дозволила б і надалі субсидувати транспорт, не перекладаючи весь тягар на плечі пасажирів. 5. Відсутність повноцінної реформи (електронного квитка) - Місто досі повністю не впровадило єдиний пересадковий квиток, який дозволяв би безкоштовно змінювати транспорт протягом 90 хвилин у межах стандартного тарифу (запропонований пересадковий квиток за 60 грн лише подвоює базову вартість). Без зручної системи безкоштовних пересадок тариф у 30 грн змушує жителів віддалених районів (Троєщина, Виноградар) платити двічі чи тричі за один шлях до роботи. 6. Ліквідація «тіньового» ринку маршруток та акумуляція прибутків у бюджеті міста - Виведення мільйонних потоків з тіні: Сьогодні значна частина пасажиропотоку Києва припадає на приватні маршрутки, де оплата переважно здійснюється готівкою без видачі квитків. За мінімальними підрахунками, враховуючи мільйонний пасажиропоток столиці, повз міську касу щодня проходять десятки мільйонів гривень, які осідають у кишенях приватних перевізників у вигляді неконтрольованого кешу. - Заміна приватників на комунальний транспорт: Замість підвищення тарифу місто має провести рішучу реформу: повністю прибрати приватні маршрутки, а їхні вже	зростання витрат підприємств. Щодо наведених прикладів безкоштовного або пільгового громадського транспорту в окремих країнах та містах світу, слід зазначити, що такі моделі реалізуються за рахунок особливостей місцевих бюджетних систем, структури податкових надходжень, державної підтримки та інших джерел фінансування. Умови функціонування транспортної галузі в кожному місті є індивідуальними та потребують окремого економічного обґрунтування. Водночас навіть у більшості європейських міст громадський транспорт залишається платним, а витрати на його функціонування покриваються із різних джерел, зокрема і за рахунок плати пасажирів за проїзд.
--	--	--	---

		готові, популярні та «накатані» маршрути передати комунальному транспорту — сучасним автобусам, тролейбусам та трамваям. • Економічний ефект для «Київпаstrансу»: Оскільки пасажери нікуди не зникнуть, увесь цей величезний грошовий потік буде перенаправлений у легальне русло. Стовідсоткова оплата через міську систему е-квитка (валідатори) на цих маршрутах забезпечить колосальні надходження до бюджету. Ця легалізована виручка з надлишком перекриє поточні збитки комунальних підприємств і дозволить не тільки утримувати нинішню вартість проїзду (8 гривень) для всього міста, а взагалі знизити вартість проїзду, одночасно оновлюючи рухомий склад. Такий крок не лише вирішить фінансове питання без кабальних тарифів для людей, але й нарешті очистить Київ від застарілих і небезпечних «жовтих богданів», замінивши їх на комфортний та інклюзивний транспорт. Київська влада зазвичай киває на дорогі разові квитки у Лондоні чи Берліні, але при цьому вона часто «забуває» згадати, що там діють колосальні системи знижок, а в багатьох прогресивних регіонах світу від плати за проїзд у транспорті відмовилися взагалі. Ось конкретні приклади країн та міст, де міський транспорт безкоштовний: 1. Люксембург Люксембург став першою державою у світі, яка скасувала плату за проїзд у всіх видах		
--	--	--	--	--

		загального транспорту (поїзди, трамваї, автобуси) на території всієї країни. • Для чого це зробили: Головна мета — розвантажити дороги від заторів, спричинених автомобілями, та зменшити викиди вуглецю. 2. Мальта Тут майже весь громадський транспорт безкоштовний для всіх резидентів (потрібно лише мати іменну транспортну картку Tallinja, яка оформлюється один раз). 3. Таллінн, Естонія Столиця Естонії запровадила безкоштовний проїзд для всіх своїх зареєстрованих мешканців. • Економічний парадокс: Місто не просто не збідніло, воно заробило на цьому. Щоб їздити безкоштовно, люди мали офіційно зареєструвати своє місце проживання в Таллінні. Це спонукало тисячі людей, які раніше жили в місті неофіційно, зареєструватися. У результаті міський бюджет отримав величезні додаткові надходження від податку на доходи фізичних осіб (ПДФО), які з лишком перекрили витрати на транспорт. 4. Дюнкерк та ще понад 30 міст Франції У французькому портовому місті Дюнкерк проїзд в автобусах став повністю безкоштовним для всіх (навіть для туристів). • Результат: Пасажиропотік на деяких маршрутах зріс на 60–85%. Люди почали частіше бувати в центрі міста, купувати товари в місцевих магазинах та відвідувати заклади		
--	--	--	--	--

		харчування, що дало потужний поштовх локальному бізнесу. 5. Експерименти в Німеччині та Австрії Хоча транспорт там не повністю безкоштовний, ці країни пішли шляхом радикального здешевлення: • Німеччина: Впровадила Deutschlandticket за 49 євро на місяць, який дозволяє безлімітно їздити на всьому локальному та регіональному транспорті країни (метро, автобуси, трамваї, приміські поїзди). Для німецьких зарплат це символічна сума. • Австрія: Пропонує Klimaticket (Кліматичний квиток), який дозволяє зафіксувати низьку річну вартість на абсолютно всі види транспорту країни, щоб мотивувати людей відмовитися від авто. Підсумок: Передові країни світу сприймають громадський транспорт не як «дійну корову» чи комерційне підприємство, а як критично важливу інфраструктуру — таку саму, як освітлення вулиць чи прибирання парків. Безкоштовний або максимально дешевий проїзд стимулює людей їхати на роботу, витрачати гроші в місті, знижує рівень заторів і, зрештою, повертає кошти в бюджет через податки від активного бізнесу.		
123.	Тетяна Яцура 19.05.2026 09:21 (пропозиція)	Встановити тариф, виходячи з платоспроможності мешканців м. Київ, які користуються громадським транспортом. Пропоную збільшення тарифу на відсоток не більше ніж відсоток збільшення розміру мінімальної заробітної плати з	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або

		року, коли встановлено плату за проїзд 8 грн. Виходячі з цього вартість проїзду повинна скласти не більше 18,60 грн.		надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне
--	--	--	--	---

				навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
124.	Дмитро Коросташо в 19.05.2026 09:22 (пропозиція)	Підтримую пропозицію ГО "Пасажири Києва", а саме: 20 грн - квиток на 45 хвилин (базовий тариф) 30 грн - квиток на 90 хвилин 80 грн - квиток на 1 день 1000 грн - проїзний на місяць	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн розраховано на базі фактичних витрат

				підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздки від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздки від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запровадження запропонованої Вами системи оплати
--	--	--	--	--

				потребуватиме покриття значних витрат підприємств за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду. Щодо застосування знижки для студентів зазначаємо, що відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 05.04.1999 № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян.
--	--	--	--	--

				Проїзд пільгових категорій громадян залишається безоплатним відповідно до законодавства.
125.	Ганна Ільєнко 19.05.2026 09:33 (власна редакція)	Спочатку дайте людям нормальні зарплати щоб в 4и рази піднімати ціни. Як людям добиратися на роботу?	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн розраховано на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням

				прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
126.	Катерина Каленська 19.05.2026 09:38 (власна редакція)	Підвищення повинно бути не таким різким. В громадському транспорті їздять люди найбільш незахищеної категорії. Тариф 15 грн. буде оптимальним. Зауваження: зробіть можливість в додатку Київ Цифровий купяти QR- код на транспорт теж зі скидками. Там йде обмеження покупки кодів до 10 штук. Це дискримінація громадян, яким зручно використовувати додаток Київ цифровий для сплати за проїзд, а не тягати з собою картки	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

				трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
127.	Уляна Савченко 19.05.2026 09:41 (власна редакція)	Даними видами транспорту користуються громадяни з не великими зарплатами, в тих в кого ганрі зарплати користуються авто/таксі З такими цінами не залучить людей до користування громадським транспортом, люди ще більше почнуть користуватись власними авто, це призведе ще до більших заторів. Підвищення ціни до 30 гривень занадто дорого, в Європі безлімітний абонимент дешевше виходить, ніж у нас по новим тарифам, а в нас не Європейські зарплати!	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом

		В щасливому майбутньому ця сума може існувати, в наш час реальність буде така, що більшість людей почнуть їздити "зайцем", у Києві на Троєщині чи ДВРЗ навряд чи контролер зможе змусити оплатити штраф. Так ціни потрібно підняти, але не майже в 4 рази, це дорого для наших людей. Для початку 15 гривень буде достатньо це не так вдарить по гаманцю людей, більшість добираються до роботи автобус-метро-автобус це 48 грн в день, за 15 робочих днів 720 гривень, за Вашим запропонованим тарифом 2400грн, це пенсія моєї бабусі на яку вона живе місяць. ОДУМАЙТЕСЬ! ПОДУМАЙТЕ ПРО ЛЮДЕЙ!		Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
128.	Олена Соя 19.05.2026 09:48 (пропозиція)	Перед тим, як запроваджувати 90-хвилинний квиток на всі види транспорту, спочатку організуйте рух міського	Не враховано	Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації

		транспорту по графіку і щоб час очікування наступного не перевищував 5 хвилин! А то у нас міський транспорт рухається, як йому заманеться! І що робити під час повітряної тривоги? Купити квиток, сісти в транспорт, вийти із нього через хвилину у зв'язку із тривогою та просидіти 90 хвилин в укритті? А потім знов квиток купляти? Під час війни дуже багато родин просто виживають за мізерні зарплати, а ви пропонуєте їм віддати половину за проїзд? Тоді у нас просто буде тотальна безробітниця, оскільки люди не будуть працювати лише за оплату транспорту і комунальних послуг! Дуже багато низькооплачуваних посад залишиться вільною! І це в основному державний сектор! Кияни із своєї зарплати сплачую великі податки, які йдуть до місцевого бюджету. Частина цих податків іде на покриття витрат Київпаstrансу та Київського метрополітену. Місцева влада жодного разу не звітувала про їх використання, але ми постійно бачимо корупційні скандали в цій сфері! Спочатку організуйте контроль за використанням коштів, оновіть парк, розробіть маршрути, а вже потім вимагайте людей сплачувати за послуги. На даний час міський комунальний транспорт не забезпечує надання якісних послуг! У зв'язку з тим, що кияни, та люди, які працюють в Києві, сплачують податки до міського бюджету, вони мають право на пільги по сплаті за проїзд міським транспортом. Тому необхідно передбачити	витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об'єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану. Повітряні тривоги та пов'язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста. Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян. Проектом розпорядження передбачено можливість використання квитків із часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати пересадки між різними видами громадського транспорту протягом визначеного часу. Одночасно проектом передбачено збереження чинних пільг для визначених законодавством категорій громадян, а також застосування зниженої вартості поїздок при використанні транспортної карти та проїзних квитків
--	--	--	---

		пільгову сплату за проїзд міським транспортом громадянам, які працюють в Києві!		
129.	Руслан Катронов 19.05.2026 09:49 (власна редакція)	I. Загальні положення 18 травня 2026 року Київська міська державна адміністрація (далі — КМДА) оприлюднила інформаційне повідомлення про намір встановити з 15 липня 2026 року нову вартість разового проїзду в комунальному громадському транспорті м. Києва на рівні 30 грн, із одночасним запровадженням пересадкового квитка вартістю 60 грн (90 хвилин), безлімітного місячного абонементу вартістю 4 875 грн та абонементної шкали зі знижками для частих користувачів. Висловлюю свою позицію як громадянин(ка) України, мешканець(ка) м. Києва та регулярний користувач(ка) комунального громадського транспорту. Категорично не погоджуюсь із підвищенням разового тарифу у 3,75 раза одним кроком та зі змістом окремих положень проекту, про що подаю нижченаведені зауваження та пропозиції відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» від 11.09.2003 № 1160-IV (далі — Закон № 1160-IV). II. Зауваження щодо процедури підготовки проекту 1. Порушення мінімального строку громадських обговорень Згідно з ч. 5 ст. 9 Закону № 1160-IV, строк, протягом якого	Враховано частково	Проект розпорядження оприлюднено для громадського обговорення у формі електронних консультацій відповідно до Постанови № 996. Відповідно до пункту 12 Порядку проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики, затвердженого Постановою № 996, строк проведення електронних консультацій з громадськістю визначається органом виконавчої влади і повинен становити не менш як 15 календарних днів. Також за ініціативи Громадської ради проведено круглий стіл на тему: «Підвищення тарифів у транспорті Києва: аргументи влади та позиція громади», у якому прийняли участь представники міської влади та громадськості. Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проект регуляторного акту – проект розпорядження, аналіз регуляторного впливу та повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акту 18.05.2026 розміщено на Єдиному веб-порталі територіальної громади міста Києва у розділі «Регуляторна діяльність»

		від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються зауваження та пропозиції, **не може бути меншим ніж один місяць та більшим ніж три місяці**. Оголошений КМДА строк (18.05.2026 — 01.06.2026) становить лише 14 календарних днів, що суперечить наведеній нормі. Стала позиція Верховного Суду (зокрема постанова Касаційного адміністративного суду у справі № 826/2507/18 від 27.11.2018) кваліфікує порушення процедури громадських обговорень як самостійну підставу для визнання регуляторного акта протиправним. Прошу: продовжити термін громадських обговорень не менш ніж до 18.06.2026 та повторно оприлюднити повідомлення про обговорення з належним інформуванням громадськості. 2. Відсутність оприлюдненого Аналізу регуляторного впливу та М-тесту Згідно зі ст. 8 Закону № 1160-IV, кожен проєкт регуляторного акта супроводжується Аналізом регуляторного впливу (далі — АРВ), підготовленим відповідно до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308. Для проєктів, що впливають на суб'єктів малого підприємництва, обов'язковим є М-тест. Станом на дату подання цього	підрозділі «Проекти регуляторних актів». Відповідно до розміщеного повідомлення про оприлюднення проєкту регуляторного акту зауваження та пропозиції до проєкту регуляторного акта приймаються від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань протягом одного місяця з дня оприлюднення. Відповідно до даних аналізу регуляторного впливу питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання становить 5 відсотків, а тому відповідно до п. 8 Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (далі – Методика № 308), розрахунки витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики № 308, (Тест малого підприємництва) не проводились. З розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 06.05.2026 № 100 «Про внесення змін до плану діяльності з підготовки проєктів регуляторних актів виконавчого органу Київської міської ради
--	--	---	---

		звернення повний текст АРВ із постатейною калькуляцією заявленого економічно обґрунтованого тарифу 64,60 грн (метро) та 44,14 грн (наземний транспорт) у відкритому доступі відсутній. М-тест із оцінкою впливу на приватних перевізників також не оприлюднений. Прошу: одночасно з проєктом розпорядження оприлюднити повний АРВ та М-тест із детальною постатейною калькуляцією, прогнозом доходів і витрат КП «Київський метрополітен» та КП «Київпастранс», оцінкою впливу на різні соціально-демографічні групи населення. 3. Невнесення проєкту до Плану регуляторної діяльності КМДА на 2026 рік Згідно зі ст. 7 Закону № 1160-IV, регуляторні органи затверджують плани діяльності з підготовки проєктів регуляторних актів на наступний календарний рік не пізніше 15 грудня поточного року. Прошу підтвердити факт включення цього проєкту до Плану регуляторної діяльності КМДА на 2026 рік, затвердженого до 15.12.2025, та оприлюднити відповідне посилання. 4. Відсутність експертного висновку профільної комісії Київради та консультацій з ДРС Відповідно до ст. 34 Закону № 1160-IV, проєкт регуляторного акта потребує експертного висновку постійної комісії, до сфери відання якої належить регулювання, та консультацій з	(Київської міської державної адміністрації) на 2026 рік» можна ознайомитися за посиланням https://kyivcity.gov.ua/npa/NPA_1045072/kmda__100_1045073/. Відповідно до Регламенту виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 08 жовтня 2013 року № 1810, та розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 05.10.2017 № 1205 «Про деякі питання здійснення державної регуляторної політики у виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації)» видання оприлюдненого проєкту розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» не потребує отримання експертного висновку відповідальної комісії Київської міської ради та Державної регуляторної служби України.
--	--	---	--

	Державною регуляторною службою України. Прошу: оприлюднити: (а) висновок постійної комісії Київради з питань транспорту та зв'язку, (б) висновок постійної комісії Київради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку, (в) висновок Державної регуляторної служби України, (г) повний перелік консультацій із представниками приватних перевізників, профспілок та профільних громадських організацій. III. Зауваження щодо обґрунтованості тарифу 5. Непрозорість калькуляції економічно обґрунтованого тарифу Заявлений КМДА «економічно обґрунтований тариф» становить 64,60 грн у метрополітені та 44,14 грн у наземному комунальному транспорті. Постатейна калькуляція не оприлюднена. Альтернативні оцінки, виконані громадською ініціативою «Голка» та громадською організацією «Пасажири Києва» на основі офіційної фінансової звітності КП за 2018–2025 роки, дають інші результати: собівартість поїздки в метрополітені — від 17,83 грн без амортизації до 26 грн із амортизацією, у наземному транспорті — близько 21 грн. Голова постійної комісії Київради з питань бюджету та соціально-економічного розвитку Андрій Вітренко	Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. З розрахунками планових тарифів на 2026 рік, здійснених комунальними підприємствами транспорту, можна ознайомитись на офіційному сайті Департаменту економіки та інвестицій міста Києва за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka у розділі «Пресрелізи, роз'яснення, рекомендації та інша корисна інформація» → підрозділ «У сфері ціноутворення на соціально значущі товари та послуги (проїзд у міському пасажирському транспорті, паркування тощо)». Одночасно з цим, враховуючи соціальну чутливість питання перегляду тарифів на перевезення з метою наближення до економічно обґрунтованого рівня, формування планових витрат на 2026 рік здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за
--	--	--

		публічно заявив (УНІАН, квітень 2026): «Чіткого розрахунку тарифу станом на сьогодні я не бачу, як голова бюджетної комісії Київради. Мені його ніхто не показували». Прошу: до прийняття розпорядження оприлюднити повну постатейну калькуляцію економічно обґрунтованих тарифів із зазначенням: матеріальних витрат у розрізі статей, фонду оплати праці з нарахуваннями, амортизації, ремонтів, загальновиробничих та фінансових витрат, планового прибутку, прогнозного пасажиропотоку. 6. Сумнівність включення до бази тарифу витрат, що є предметом досудових розслідувань За даними правоохоронних органів та публічних розслідувань: - Національна поліція України встановила, що у 2024–2025 рр. у КП «Київпастранс» укладено 13 угод із 8 компаніями на загальну суму близько 415 млн грн із завищеними цінами. - Закупівля 16 тролейбусів у ТОВ «Політехносервіс» здійснена за ціною 306,24 млн грн (≈19,14 млн грн за одиницю), що на 50% перевищує вартість аналогічного контракту КП «Чернівціелектротранс» 2022 року. - Контракти КП «Київський метрополітен» із ТОВ «КБ «Теплоенергоавтоматика» сукупно становлять близько 2,47 млрд грн; за матеріалами Bihus.Info, фірма пов'язана з	2025 рік з коригуванням витрат на оплату праці та нарахування, сировину та матеріали, електроенергію, паливно-мастильні матеріали, інші операційні витрати, амортизацію. З урахуванням цього, проектом розпорядження запропоновано встановлення тарифу в розмірі 30,00 грн у разі придбання однієї поїздки, збереження диференціації тарифів на перевезення у разі одноразового придбання до 50-ти поїздок шляхом поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка та знижок у проїзних квитках. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет
--	--	---	---

	родичкою бізнес-партнера колишнього директора метрополітену. - За даними громадської ініціативи «Голка», за чотири роки повномасштабної війни КП «Київський метрополітен» отримало з бюджету м. Києва на 7,8 млрд грн більше компенсацій, ніж становили його фактичні збитки. Прошу: до затвердження тарифу провести та оприлюднити: (а) повний аудит господарської діяльності КП «Київпастранс» та КП «Київський метрополітен» за 2022–2025 рр.; (б) виключити з бази розрахунку тарифу витрати, які є предметом досудових розслідувань або встановлених аудиторських порушень; (в) переглянути амортизаційну політику КП «Київський метрополітен» у напрямку запровадження окремої цільової бюджетної дотації на капітальні інвестиції замість включення амортизації у тариф. 7. Невідповідність розміру підвищення кумулятивній інфляції Підвищення тарифу з 8 до 30 грн (у 3,75 раза) одним кроком не відповідає кумулятивному індексу споживчих цін за період 2018–2026 рр., який, за даними Державної служби статистики України, становить приблизно 2,1–2,2 раза. Економічно обґрунтований індексований тариф мав би становити приблизно 16–18 грн. Прошу: замінити одномоментне підвищення	порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Діючим законодавством не визначений механізм формування вартості квитків зі знижками. У зв'язку з цим збитки підприємств транспорту, що виникають внаслідок надання знижок при встановленні вартості проїзних квитків, компенсуються за рахунок місцевого бюджету. Запровадження запропонованої Вами системи оплати потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Щодо вартості електронного квитка на 90 хвилин з моменту активації, то зазначений електронний квиток передбачає можливість багаторазової безоплатної пересадки протягом 90 хвилин з моменту активації, і цей спосіб оплати може бути
--	--	--

	тарифу поетапним графіком: з 15.07.2026 — 12 грн; з 01.01.2027 — 15 грн; з 01.01.2028 — 20 грн; з 01.01.2029 — 25 грн; з 01.01.2030 — 30 грн. Такий підхід відповідає кумулятивній динаміці індексу споживчих цін, практиці поступового підвищення тарифів у м. Львові (готівка 25 → 30 грн за чотири роки) та європейських столицях (Берлін — підвищення тарифу зони АВ на 33% за два етапи 2023–2025 рр., Прага — на 30% одним кроком без зростання вартості місячників, Відень — перше підвищення KlimaTicket за 13 років на 27,85%). IV. Зауваження щодо змісту проєкту розпорядження 8. Пересадковий квиток 60 грн є дискримінаційним для жителів віддалених районів Запропонована вартість пересадкового квитка (60 грн) удвічі перевищує вартість разової поїздки (30 грн) і не відповідає європейській практиці, де пересадка зазвичай є безкоштовною в межах валідності одного квитка: у м. Львові — 40 хвилин (за оплати «ЛеоКарт» або банківською картою), у м. Полтаві — 35 хвилин, у м. Варшаві — 75 хвилин, у м. Празі — 90 хвилин, у м. Будапешті — 90 хвилин, у м. Берліні — 120 хвилин. Близько 700 тисяч мешканців віддалених районів м. Києва (Троєщина, Виноградар, Бортничі, Биківня, Жуляни, частина Дарницького району) змушені робити пересадку «автобус/трамвай + метро» через відсутність прямого	економічно зручним для пасажирів, які здійснюють більше двох валідацій протягом 90 хвилин з моменту активації цього електронного квитка. Додатками 1 та 2 до Рішення № 4007/4048 визначені категорії осіб, яким надано право безоплатного проїзду та проїзду з частковою оплатою у міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, а також категорії осіб, яким законами України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи», «Про охорону дитинства», «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», «Про реабілітацію жертв репресій комуністичного тоталітарного режиму 1917 - 1991 років», «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей», «Про жертви нацистських переслідувань» надано право пільгового проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, та за пільговий проїзд яких здійснюється компенсаційні виплати підприємствам-
--	--	--

	сполучення метрополітеном. Для них середньомісячні транспортні витрати у новому тарифі (60 грн × 44 робочі поїздки) становитимуть **2 640 грн**, що дорівнює 30,5% мінімальної заробітної плати. Прошу: скасувати окремий пересадковий квиток вартістю 60 грн та запровадити право безкоштовної пересадки в межах одного разового квитка (30 грн) протягом 60–90 хвилин у всіх видах комунального громадського транспорту м. Києва. 9. Безлімітний місячний абонемент 4 875 грн є економічно недоступним Запропонована вартість безлімітного місячного абонементу (4 875 грн) становить: - **73,2% мінімальної заробітної плати «на руки»** (6 658 грн із 8 647 грн нарахованих, згідно з Законом України № 4695-IX від 03.12.2025); - **141% мінімальної пенсії за віком** (3 458,80 грн); - **244% типової щомісячної допомоги внутрішньо переміщеній особі** (2 000 грн). Для порівняння: Deutschlandticket у Німеччині коштує 63 € (≈ 3 240 грн), що становить 3,2% мінімальної заробітної плати ФРН; KlimaTicket у Відні — 467 € на рік (≈ 1,28 € на день, 1,8% медіанної заробітної плати); Berlin-Abo — 29 € на місяць (≈ 1 490 грн).	перевізникам за кошти бюджету міста Києва. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проектом розпорядження. Інші питання не стосується змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі.
--	---	--

		Прошу: встановити вартість безлімітного місячного абонементу на рівні не більше **30% мінімальної заробітної плати** (приблизно 2 600 грн станом на 2026 рік) за прикладом міжнародних аналогів — Deutschlandticket, KlimaTicket Wien. 10. Відсутність окремих пільг для соціально вразливих категорій Проект розпорядження не передбачає окремих знижок та пільг для: - внутрішньо переміщених осіб (станом на грудень 2025 року в м. Києві зареєстровано **402 635 ВПО** за даними Міністерства соціальної політики України); - родин мобілізованих військовослужбовців на час служби; - членів родин загиблих захисників та захисниць України; - ветеранів та осіб з інвалідністю внаслідок війни (за межами вже встановлених законом загальнодержавних пільг); - медичних працівників комунальних закладів охорони здоров'я м. Києва; - педагогічних працівників комунальних закладів освіти м. Києва; - працівників соціальних служб; - волонтерів, які мають офіційне підтвердження волонтерської діяльності. Така відсутність прямо суперечить курсу Кабінету Міністрів України на адресну підтримку соціально вразливих		
--	--	--	--	--

		груп. Прем'єр-міністерка Юлія Свиріденко 12.05.2026 публічно заявила, що уряд продовжує реалізацію програм підтримки внутрішньо переміщених українців; Президент України Володимир Зеленський 12.03.2026 анонсував спеціальну доплату 1 500 грн щонайменше 13 мільйонам українців. Прошу: доповнити проєкт окремими розділами щодо: - безкоштовного проїзду для всіх внутрішньо переміщених осіб, зареєстрованих у м. Києві, незалежно від наявності «Картки киянина»; - запровадження «Соціального тарифу» — знижки 50% для отримувачів соціальної допомоги, житлової субсидії, малозабезпечених родин (за прикладом моделі Berlin-Ticket S); - безкоштовного проїзду для родин мобілізованих військовослужбовців на час служби та для членів родин загиблих захисників; - 50% знижки для медичних та педагогічних працівників комунальних закладів м. Києва; - збереження безкоштовного проїзду для учнів київських шкіл цілорічно, включно з літніми місяцями. 11. Логічна суперечність у тарифі для школярів Запропонована модель «безкоштовний проїзд для школярів у навчальний рік + 25% (7,50 грн) у літні місяці» є логічно та соціально несумісною: фінансове навантаження виникає саме тоді, коли родини з низьким доходом найбільше потребують		
--	--	---	--	--

		підтримки (літні гуртки, секції, тимчасова зайнятість підлітків). Прошу: зберегти безкоштовний проїзд для учнів київських шкіл цілорічно. 12. Студентський тариф 50% залишається обтяжливим 50% знижка від тарифу 30 грн означає вартість поїздки **15 грн**, що при 60 поїздках на місяць становить **900 грн** — близько 45% мінімальної академічної стипендії 2 000 грн (та 22,5% підвищеної стипендії 4 000 грн з 01.09.2026). Студентський безлімітний абонемент 2 437,50 грн перевищує мінімальну академічну стипендію. **Прошу:** встановити студентський тариф на рівні не більше 25% від базового тарифу та студентський безлімітний абонемент на рівні не більше 50% мінімальної академічної стипендії. 13. Туристичні абонементи у воєнний час є недоречними Запропоновані туристичні абонементи вартістю 375 / 563 / 750 грн (24 / 48 / 72 години) у поточних умовах воєнного стану та регулярних масованих ракетно-дронових ударів по м. Києву не відповідають фактичному стану туристичної галузі столиці. Бюджетні ресурси, спрямовані на адміністрування цього сегмента, доцільніше використати на пільги для мешканців міста. Прошу: виключити з проєкту туристичні абонементи або		
--	--	--	--	--

		відкласти їх запровадження до завершення воєнного стану. 14. Відсутність механізму симетричного перегляду тарифу Проект не містить механізму автоматичного перегляду тарифу донизу у разі: (а) поліпшення фінансового стану КП; (б) отримання донорського фінансування; (в) суттєвого падіння цін на енергоносії; (г) виконання інвестиційних проєктів за рахунок міжнародних кредитів. Така асиметрія («нагору швидко, вниз ніколи») суперечить принципу збалансованості регуляторної політики (ст. 4 Закону № 1160-IV). Прошу: доповнити проєкт нормою про обов'язковий щорічний перегляд тарифу із застосуванням симетричних формул, що враховують як зростання, так і зниження операційних витрат КП. V. Зауваження щодо альтернативних джерел фінансування 15. Нерозглянуті альтернативи компенсації операційного дефіциту КП Проект обґрунтовує необхідність підвищення тарифу зростанням витрат на електроенергію, паливе та оплату праці, проте не наводить розрахунку альтернативних джерел компенсації дефіциту, що, за моєю оцінкою, сукупно становлять 9–13 млрд грн на рік: Джерело Орієнтовний внесок		
--	--	---	--	--

		 --- --- Перерозподіл «непершочергових» бюджетних статей (благоустрій, ілюмінація, телеканал «Київ», представницькі видатки) 2 000–3 000 млн грн/рік Перегляд амортизаційної політики КП «Київський метрополітен» 1 500–2 000 млн грн/рік Реформа закупівель КП (виключення корупційних втрат) 500–1 200 млн грн/рік Максимальне освоєння кредитної лінії ЄІБ Kyiv City Urban Electric Transport Project (до 200 млн €) 3 000–6 000 млн грн одноразово Реформа рекламного блоку (КП «Київреклама» — 2,87 млн грн у 2023 році проти 25,3 млн грн у 2014 році при ринковому потенціалі 300–500 млн грн) 500–900 млн грн/рік Підвищення ефективності платного паркування та автоматичних штрафів 200– 400 млн грн/рік Повернення граничних ставок податку на нежитлову нерухомість у центрі м. Києва 1 500–3 000 млн грн/рік Перегляд ставок туристичного збору 100–150 млн грн/рік Прошу: включити до АРВ обґрунтування неможливості або недостатності залучення наведених альтернативних джерел та надати розрахунок альтернативних сценаріїв. VI. Підсумкові вимоги На підставі вищевикладеного прошу Київську міську державну адміністрацію:		
--	--	---	--	--

		1. Зупинити процедуру прийняття проекту розпорядження у поточній редакції. 2. Продовжити термін громадських обговорень не менш ніж до 18.06.2026. 3. Оприлюднити повний АРВ, М-тест, постатейну калькуляцію економічно обґрунтованих тарифів, висновки профільних комісій Київради та Державної регуляторної служби. 4. Провести та оприлюднити аудит господарської діяльності КП «Київпаstrанс» та КП «Київський метрополітен» за 2022–2025 рр. 5. Доопрацювати проєкт розпорядження з урахуванням зауважень, викладених у пунктах 7–14 цього звернення, зокрема: — поетапне підвищення тарифу 12 → 15 → 20 → 25 → 30 грн протягом 2026–2030 рр.; — скасування окремого пересадкового квитка та запровадження безкоштовної пересадки; — встановлення вартості безлімітного абонементу на рівні не більше 30% мінімальної заробітної плати; — запровадження повного переліку соціальних пільг для ВПО, родин військовослужбовців, медиків, учителів, соцпрацівників; — збереження цілорічного безкоштовного проїзду для учнів київських шкіл; — встановлення студентського тарифу на рівні не більше 25% від базового. 6. Розглянути та обґрунтовано відповісти на запропоновані альтернативні джерела фінансування. 7. Надати письмову відповідь		
--	--	---	--	--

		на це звернення у строки, передбачені Законом України «Про звернення громадян» від 02.10.1996 № 393/96-ВР, з обов'язковим розглядом кожного зауваження та пропозиції. Звертаю увагу, що відповідно до ч. 6 ст. 9 Закону № 1160-IV всі зауваження і пропозиції щодо проєкту регуляторного акта та відповідного АРВ, одержані протягом встановленого строку, **підлягають обов'язковому розгляду** розробником цього проєкту. За результатами цього розгляду розробник проєкту повністю чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхиляє. У разі прийняття розпорядження без врахування викладених зауважень та з порушенням процедури регуляторної політики залишаю за собою право оскаржити такий акт в адміністративному суді відповідно до ст. 264 Кодексу адміністративного судочинства України.		
130.	Олександр Галушка 19.05.2026 09:54 (Пропозиція) Олександр Галушка 19.05.2026 09:54 (власна редакція)	Одноразова поїздка базова ціна 30 грн згоден (якщо людина не хоче перейматися з проїздом то хай і сплачує більше) Пересадковий квиток 50 грн. Безлімітний проїздний на всі види транспорту 2500 грн (у Варшаві проїздний на місяць коштує 180 злотих це приблизно 2200 грн. при всьому тому що середня заробітна плата в Україні 30356 грн. а в Польщі 6800 злотих це приблизно 83000 грн), а також буде відсутня мотивація у пасажирів купувати проїзні при такій високій вартості.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від

		Також не згоден з ціною на місячні проїзди за кількістю поїздок, щоб у людей була мотивація купувати ці проїзди різниця від базової ціни повинна бути трохи більше (20-22 грн. в залежності від кількості куплених поїздок). Проїзди на 24,48,72 години вважаю трохи завищені. 24 год -300 грн. 48 год - 500 грн. 72 год - 650 грн.		05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
131.	Інга Омельчук	Громадський транспорт насамперед має стати	Не враховано	Запровадження нових тарифів пов'язане

	19.05.2026 10:02 (пропозиція)	пріоритетом як для міста, яке його розвиває і покращує, так і для містян, які обиратимуть транспорт замість приватного авто. Для того щоб стимулювати містян користуватися громадським транспортом, потрібно зробити цей транспорт зручним і надійним, а саме: - не зупиняти роботу метро під час повітряної тривоги (або, якщо це поки що неможливо, надати таку саму швидку й зручну альтернативу для людей, які добираються з лівого берега) - виділити окрему смугу для громадського транспорту ВСЮДИ, щоб автобуси не стояли в заторах разом із приватними авто. Відповідно, можна буде розраховувати на графік автобусів, тролейбусів, трамваїв - покращити якість перевезень загалом і стан рухомого складу. У такому разі вважаю підняття тарифу доцільним, але все ще з деякими поправками: - розглянути різні тарифи на проїзні та пересадкові квитки, вже запропоновані громадськими організаціями (наприклад, ГО Пасажири Києва https://t.me/kyivpassengers/5121) - продовжити термін дії вже куплених поїздок на рік, як і було заявлено до цього, щоб люди, які вже їх мають і розраховували на них, мали час їх використати.	насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об'єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану. Повітряні тривоги та пов'язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста. Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян, покриття збитків підприємств та розвиток транспортної інфраструктури. Водночас чинне законодавство не передбачає повного покриття витрат на перевезення виключно за рахунок бюджетних коштів. Проектом розпорядження передбачено можливість використання квитків із часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати пересадки між різними видами громадського
--	--	--	---

				транспорту протягом визначеного часу. Щодо продовження строку дії квитків, придбаних до зміни тарифу, зазначаємо, що строк дії раніше придбаних поїздок визначено з урахуванням необхідності забезпечення перехідного періоду для пасажирів та одночасного впровадження нових тарифних умов. Продовження строку дії таких поїздок на один рік призведе до відтермінування надходжень за новими тарифами та призведе до додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва. Пропозиції щодо подальшого розвитку системи електронного квитка, удосконалення механізму пересадок можуть бути враховані під час подальшого розвитку автоматизованої системи оплати проїзду.
132.	Вікторія Терещенко 19.05.2026 10:17 (власна редакція)	Подаю категоричне невдоволення щодо підвищення вартості проїзду в Києві до 30 грн. Це вже виглядає як повний відрив від реальності та знущання з людей. Зарплати й рівень життя не ростуть такими темпами, зате ціни піднімають постійно. При цьому якість транспорту не відповідає таким тарифам: переповнені автобуси, затримки, старий транспорт, постійний дискомфорт і хаос у години пік. Особливо абсурдно виглядають ціни для гостей міста та “економічно обгрунтовані” тарифи по 44-64 грн, ніби Київ уже став рівнем європейських столиць по	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обгрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від

		доходах і сервісу. Складається враження, що міська влада просто намагається витягнути з людей максимум грошей без реального покращення умов перевезення. Таке рішення є неприйнятним і викликає лише обурення серед мешканців міста.		17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
133.	Катерина Ластенко 19.05.2026 10:21 (пропозиція)	Чому підвищується вартість одразу в 4 рази? 15-16 грн наразі - справедлива вартість. Транспорт в Києві не може коштувати дорожче ніж в	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто

		Європі, особливо з рівнем доходу наших громадян		відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок
--	--	---	--	--

				бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
134.	Тимофій Бондарчук 19.05.2026 10:22 (пропозиція)	Мій варіант пропозиції Запропонований базовий тариф: 20–25 грн за разову поїздки (з поступовим переходом і сильними знижками для регулярних користувачів). Обґрунтування: Економіка та баланс: Повне покриття собівартості (44–64 грн) неприйнятне для більшості киян — це спричинить соціальне напруження, падіння пасажиропотоку та перехід на авто (пробки + забруднення). Водночас 8 грн — це надто низько в умовах інфляції, зростання витрат і війни. 20–25 грн дозволяє значно зменшити дотації з бюджету (звільняючи кошти на оновлення транспорту, інфраструктуру чи інші пріоритети), але зберігає доступність. Це ~50–60% від собівартості — стандартний підхід у багатьох містах. Порівняння з іншими містами та реальністю: Київ має одні з найнижчих тарифів в Україні та Європі відносно доходів. Маршрутки вже піднялися до ~15–20 грн. У великих європейських містах проїзд коштує €1–2+ (близько 45–90+ грн), але там вищі зарплати та краща якість послуг. 20–25 грн — компроміс, який не робить Київ "найдорожчим". Стимулювання сучасних підходів: Сильні знижки за обсяг (як у проєкті КМДА, але з нижчої бази: напр., від 18–20 грн при	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн

		великій кількості). Місячні/безлімітні проїзні на рівні 15–20 грн в середньому за поїзду. Пересадковий квиток (наприклад, 35–40 грн на 90 хв). Пільги/компенсації для вразливих груп. Додаткові рекомендації: Паралельно — оптимізація витрат (боротьба з корупцією/неефективністю, якщо є), модернізація парку, краща інтеграція маршрутів і єдиний квиток/тарифна зона. Це підвищить якість послуг і виправдає підвищення в очах пасажирів. Висновок: Підвищення неминуче, але має бути помірним і справедливим. Варіант 20–25 грн базовий + знижки виглядає оптимальним балансом між фінансовою стійкістю транспорту та інтересами киян. Проект КМДА на 30 грн — це максималістський підхід, який потребує широкого обговорення		здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
135.	Павло Пономарьов в 19.05.2026 10:30 (власна редакція)	Київському міському голові Кличку Віталію Володимировичу Київській міській державній адміністрації Пономарьова Павла Олександровича 04053, м.Київ, вул.Котарбінського, 22, 54 pavlo.ponomarev.al@gmail.com ЗВЕРНЕННЯ щодо перегляду вартості місячних проїзних квитків у громадському транспорті міста Києва Шановний Віталію Володимировичу!	Враховано частково	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та

		Звертаємося з проханням переглянути підхід до формування тарифної політики громадського транспорту міста Києва, зокрема щодо вартості місячних безлімітних проїзних квитків. На сьогодні запропонована або обговорювана вартість місячного безлімітного проїзного у Києві на рівні близько 4 875 грн є надмірно високою у порівнянні як із доходами населення України, так і з тарифною політикою більшості європейських столиць. Водночас разовий квиток у Києві залишається відносно дешевим у порівнянні з європейськими містами. Саме тому доцільним виглядає інший підхід: • суттєво зменшити вартість місячного безлімітного проїзного; • натомість допустити помірне підвищення вартості разової поїздки. Такий підхід стимулюватиме мешканців міста регулярно користуватися громадським транспортом, зменшить навантаження на автомобільну інфраструктуру та відповідатиме сучасній європейській транспортній політиці. 1. Порівняння Києва та Праги Показник Київ Прага Середня зарплата (net) ~39 000–40 000 грн ~39 000–45 000 CZK Середня зарплата net у євро ~€850 ~€1 560–1 800 Місячний проїзний 4 875 грн ~1 010 грн Проїзний як % від net-зарплати ~12–13% ~2–3% Разова поїздка ~30 грн ~69–75 грн	наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до
--	--	---	---

		Транспортна модель Акцент на оплату окремих поїздок Акцент на масове користування public transport У Празі місячний безлімітний проїзний є максимально доступним для населення. Саме тому громадський транспорт використовується масово та є основою міської мобільності. У Києві ж запропонована ціна фактично робить безлімітний проїзний недоступним для значної частини мешканців. 2. Порівняння тарифної політики Параметр Київ Прага Разова поїздка ~30 грн ~69–75 грн Місячний безліміт 4 875 грн ~1 010 грн Скільки разових поїздок дорівнює місячному проїзному ~162 поїздки ~15 поїздок Підхід до тарифів Дорогий безліміт Дешевий unlimited pass Стимулювання відмови від авто Слабке Сильне Вигідність для постійного пасажир Низька Дуже висока Європейська практика показує, що саме доступний місячний проїзний: • зменшує використання приватного транспорту; • знижує затори; • покращує екологічну ситуацію; • збільшує пасажиропотік; • формує стабільні довгострокові надходження транспортної системи. 3. Порівняння з іншими столицями Європи Столиця Місячний проїзний Приблизно у грн Лондон £172–208 9 300–11 200 грн Дублін €115 ~5 290 грн	23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Щодо порівняння вартості проїзду у громадському транспорті європейських міст зазначаємо, що порівняння вартості проїзду потребує врахування різних моделей фінансування громадського транспорту, структури витрат підприємств тощо. Тому вартість поїздки у цих країнах не може бути впливовим критерієм для оцінки економічної обґрунтованості тарифу в місті Києві.
--	--	---	--

		Амстердам €110 ~5 060 грн Київ 4 875 грн 4 875 грн Стокгольм €94 ~4 320 грн Париж €88.80 ~4 085 грн Відень €68–75 ~3 130–3 450 грн Берлін €63 ~2 900 грн Мадрид €54–60 ~2 500–2 760 грн Варшава ~€33 ~1 520 грн Будапешт €22–24 ~1 010–1 100 грн Прага €22 ~1 010 грн Формально київський проїзний не є найдорожчим у Європі в абсолютних цифрах. Проте у співвідношенні до доходів населення він є одним із найбільш фінансово обтяжливих. Наприклад: • у Празі проїзний коштує приблизно 2–3% середньої чистої зарплати; • у Києві — близько 12–13% середньої чистої зарплати. Тобто навантаження на бюджет мешканця Києва є у 4–5 разів вищим. 4. Якість та стабільність транспортної системи Водночас необхідно враховувати, що транспортна система Києва наразі працює в надзвичайно складних умовах: • повітряні тривоги; • зупинки метро; • використання станцій як укриттів; • дефіцит персоналу; • дефіцит рухомого складу; • енергетичні ризики. За рівнем пунктуальності та predictability громадського транспорту Київ сьогодні суттєво поступається провідним європейським столицям. Саме тому висока вартість безлімітного проїзного додатково погіршує сприйняття		
--	--	---	--	--

		співвідношення «ціна / якість» транспортної послуги. 5. Пропозиції Просимо Київську міську державну адміністрацію: 1. Переглянути вартість місячного безлімітного проїзного у бік суттєвого зменшення. 2. Розглянути можливість помірною підвищення вартості разової поїздки замість різкого збільшення вартості місячного проїзного. 3. Запровадити модель, за якої регулярний пасажир отримує реальну економічну вигоду від використання громадського транспорту. 4. Орієнтувати транспортну політику Києва на сучасні європейські практики стимулювання масового користування public transport. 5. Провести публічне економічне обґрунтування тарифної політики з урахуванням: • середніх доходів населення; • рівня транспортного сервісу; • воєнних умов; • доступності громадського транспорту для населення. Висновок Доступний місячний проїзний — це не лише соціальна підтримка населення. Це інвестиція у: • мобільність міста; • зменшення заторів; • екологію; • економічну активність; • стабільність транспортної системи. Європейський досвід показує, що саме дешевий та доступний unlimited pass є основою успішного громадського транспорту.		
--	--	--	--	--

		Просимо врахувати наведені аргументи при формуванні тарифної політики міста Києва. З повагою, Павло Пономарьов		
136.	Олексій Мороз 19.05.2026 10:30 (пропозиція)	Шановні члени робочої групи, За результатами ознайомлення з проектом розпорядження КМДА щодо встановлення нових тарифів на послуги міського пасажирського транспорту вважаю за необхідне висловити такі зауваження та пропозиції. 1. Щодо розміру базового тарифу Запропоноване підвищення тарифу на одну поїздку з 8 до 30 грн (у 3,75 разу) є соціально непропорційним та не відповідає принципу поступовості тарифного регулювання, що застосовується в демократичних містах в умовах економічної нестабільності. За даними Державної служби статистики, мінімальна заробітна плата у 2026 році становить орієнтовно 8 500–9 000 грн. Місячний проїзний без обмеження кількості поїздок у розмірі 4 875 грн складатиме понад 54% мінімальної заробітної плати, що є неприйнятним показником транспортної доступності для найменш захищених верств населення. Пропозиція: встановити базовий тариф за одну поїздку на рівні 15 грн, що відповідає реальній купівельній спроможності більшості мешканців Києва і дозволить транспортним підприємствам забезпечити фінансову стійкість без критичного соціального навантаження на домогосподарства.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат

	2. Щодо разового квитка з правом пересадки Вартість разового квитка з безлімітними пересадками протягом 90 хвилин у розмірі 60 грн є надмірною і нівелює саму логіку пересадкового документа. При базовому тарифі 15 грн квиток вартістю 60 грн фактично дорівнює чотирьом окремим поїздам — тобто не надає пасажиру жодної цінової переваги навіть за найтипівшого маршруту з однією пересадкою. Такий інструмент не виконуватиме своєї функції стимулювання використання громадського транспорту. Пропозиція: встановити вартість разового квитка з правом безлімітної пересадки протягом 90 хвилин на рівні не більше 20 грн, що забезпечує реальну економію порівняно з двома окремими поїздами і зберігає економічний сенс такого квитка для пасажирів. 3. Щодо місячних проїзних квитків без обмеження кількості поїздок Пропонована вартість місячного проїзного (4 875 грн) перевищує середній розмір пенсії в Україні (близько 4 000–4 500 грн) та є недосяжною для значної частини мешканців міста, включаючи внутрішньо переміщених осіб, які складають суттєву частку пасажиропотоку. Пропозиція: встановити вартість місячного проїзного без обмеження кількості поїздок на рівні 1 650 грн для фізичних осіб (що відповідає розрахунковій вартості 110 поїздок за базовим тарифом з помірною знижкою), при збереженні таких пільгових коефіцієнтів:	підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогностичних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Стосовно пропозиції щодо поетапного запровадження тарифів на послуги з перевезення пасажирів зазначаємо, що реалізація такого підходу потребуватиме додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва для компенсації різниці між витратами підприємств та доходами від надання послуг з перевезення пасажирів. Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження. Проїзд пільгових категорій громадян залишається безоплатним відповідно до законодавства.
--	---	--

		для студентів денної форми навчання — 825 грн для учнів денної форми навчання — 413 грн 4. Щодо поетапності впровадження З урахуванням воєнного стану, суттєвого зростання тарифів на житлово-комунальні послуги протягом 2024–2025 рр. та зниження реальних доходів домогосподарств, пропоную розглянути поетапне підвищення тарифів: I етап (з 15 липня 2026 р.): базовий тариф — 15 грн за поїздку; II етап (з 1 січня 2027 р.): перегляд тарифу з урахуванням рівня інфляції та фінансових показників перевізників, але не більше ніж до 20 грн за поїздку. 5. Щодо компенсаційних механізмів Пропоную передбачити у фінансово-економічному обґрунтуванні до розпорядження механізм адресної компенсації або субсидованих проїзних квитків для: внутрішньо переміщених осіб; отримувачів мінімальних пенсій; осіб із підтвердженим статусом малозабезпечених. Зазначені пропозиції спрямовані на досягнення балансу між економічно обґрунтованими потребами транспортних підприємств міста та соціальним захистом мешканців Києва в умовах тривалої воєнної ситуації. Прошу врахувати ці		
--	--	--	--	--

		зауваження під час доопрацювання проекту розпорядження.		
137.	Єгор Чегринець 19.05.2026 10:59 (власна редакція)	Всіх депутатів на фронт	Не враховано	Питання не стосується змісту проекту розпорядження та не містить пропозицій, які могли б бути враховані при доопрацюванні проекту.
138.	Павло Журавльов 19.05.2026 11:07 (власна редакція)	Вважаю підняття ціни до рівня 30 грн за разову поїздку необгрінтованим і таким, що не відповідає реальним доходам населення. Вважаю оптимальною ціну - 15 грн за поїздку (з початку 2018 року до теперішнього часу індекс інфляції становив 215,8%). Тобто, збільшення відбудеться як раз майже на суму інфляції. При оплаті за 50 поїздок вартість однієї поїздки має становити 12,5 грн. Здорожчення перевезення комунальним транспортом призведе до ланцюгового здорожчення вартості послуг приватних перевізників. Крім того, зараз приватні перевізники здійснюють перевезення за тарифом 20 грн. і навряд працюють собі у збиток. Тоді не зрозуміло, чому вартість проїзду в громадському транспорті має коштувати дорожче (не сплачується земельний податок під автотранспортними підприємствами, надається рухомий склад містами-побратимами, тощо).	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так,

				тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
139.	Володимир Дубінін 19.05.2026 11:14 (пропозиція) Володимир Дубінін 19.05.2026 11:14 (власна редакція)	Вважаю, що запропонований тариф у 30 грн. не є конкурентним у співвідношенні до мінімальної заробітної плати. Окрім того, на даний момент вартість проїзду в маршрутних таксі м. Києва становить приблизно 20 грн. При встановленні запропонованого тарифу на проїзд у міському комунальному транспорті у 30 грн. потягне за собою так звану "тарифну хвилю" приватних перевізників, що може призвести до підвищення вартості приватних пасажироперевезень. Страшно навіть уявити кінцеву вартість проїзду у маршрутних таксі м. Києва. Вважаю цілком обгрунтовану вартість у 10 грн. Дякую.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обгрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів

				становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
140.	Катерина Кратко 19.05.2026 11:18 (пропозиція) Катерина Кратко 19.05.2026 11:18 (власна редакція)	Доброго всім ранку.. Це неприйнятні ціни для нашого населення !!! У наших громадян немає належних доходів, щоб платити таку ціну за проїзд ... Погоджуюсь з іншими пропозиціями, що номінальна вартість може бути ПОСТУПОВО піднята до 20грн.. І що означає: « Примітка. У вартості проїзних квитків не враховано вартість носія	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик,

		електронного квитка» ? Ви всі тарифи прирівнюєте до європейських , але забуваєте , що зарплати у нас українські , які в рази менші !!		затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	---	--	--

141.	Ірина Чистоп'янова 19.05.2026 11:21 (власна редакція)	Проти	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
142.	Катерина Воронцова 19.05.2026 11:22 (власна редакція)	Доброго дня. Я є колишнім педагогом. Працювала у школі. Зараз не працюю. Але! Я знаю, скільки вчителів у нашій школі добираються не лише із інших районів Києва, а і з навколишніх смт. Це дорожчання буде означати для вчителів лише одне- звільнення. Вчитель не може заробляти стільки грошей, щоб сплачувати комунальні послуги, їжу і проїзд. Психолог школи за 0,5 ставки отримує на руки просто	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом

		копійки. І до цього люди шукали роботу «під домом», а тепер це стане критерієм виживання. Сплата проїзду по 30 грн стане непідйомною платою. Будь ласка, зверніть увагу на такі категорії населення як вчителі та медичні працівники...Навіть дітям влітку сплачувати за проїзд 30% - це не півтори гривні, як у минулі роки.	Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздки від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок).
--	--	--	--

				Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Проїзд пільгових категорій громадян залишається безоплатним відповідно до законодавства.
143.	Валерія Новальська 19.05.2026 11:25 (пропозиція) Валерія Новальська 19.05.2026 11:25 (власна редакція)	В минулому році Київ був у профіциті, про яку збитковість ви говорите, щоб обґрунтувати підвищення цін майже у 4 рази? Якщо вже і підвищувати ціну, то максимум у 2 рази (тобто 15-16 грн). З такою ціною проїзд у Києві стане найдорожчим у Європі, от тільки якість послуг залишиться тим самим. Що це за пересадочний квиток за 60 гривень на 90 хвилин, якщо під час поїздки у більшості випадків пересадка одна? і це я вже не говорю про те, що деякі транспорти ходять раз на 30-40 хвилин.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні,

				який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Звертаємо увагу, що з моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік)
--	--	--	--	--

				до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази.
144.	Ельвіна Гаврилюк 19.05.2026 11:26 (пропозиція)	Підвищення вартості проїзду у громадському транспорті до 30 грн. є непропорційним до рівня отриманих доходів та заробітної плати громадянами, оскільки підвищення вартості проїзду відразу майже у 4 рази є досить суттєвим для громадян. При заробітній платі у розмірі 15 000-20 000 грн. витрати на громадський транспорт у сумі майже 5 000 грн. на місяць лише для того, щоб прибути на роботу, не враховуючи додаткових витрат на транспорт. Крім того, стосовно запровадження посадкового талону у сумі 60 грн за поїзду і можливість здійснити пересажу на транспорті протягом 90 хв виникає питання у разі оголошення повітряної тривоги яким чином можна використати цей талон, якщо повітряна тривога триває не 90 хв, а значно більше.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн

				здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
145.	Світлана Шевченко 19.05.2026 11:35 (пропозиція)	Відома всім казка про Золоту Рибку, яка вильнула хвостом та нічого не відповіла тій бабі, яка схотіла стати Владичицею Морською. Після цього баба опинилась перед розбитим коритом. Отже, передбачаю втілення цієї казки в київське життя, якщо владі здалося, ніби 8 грн за поїздку - дрібниця. Київській команді слід отямитися, або вже зараз готувати озброєні загони "контролерів" у кожний автобус/тролейбус, оскільки по 8 грн платили всі, і кияни, і гості, тому що це - потужний благодійний внесок в забезпечений фінансуванням з міського бюджету транспорт. А 30 грн, навіть під загрозою штрафу та відводу до відділку поліції платити не будуть. Особливо страждатиме метрополітен - там перестрибувати турнікети будуть масово, на всіх поліції не напасешся. Та й з салонів автобусів/тролейбусів/трамваїв	Не враховано	Питання не стосується змісту проекту розпорядження.

		прорватися не так складно. Якщо хочете перетворити міський транспорт на шоу бойового гопака - приймайте свій проект, але не дивуйтеся наслідкам. І нарешті - скажіть людям правду, чи залишився у киян комунальний транспорт (утримується за рахунок податків киян - міського бюджету), чи він вже у приватних руках, і підвищення ціни проїзду - легалізація його приватного статусу, але із привілеями монополіста, що суперечить твердженням влади про "ринкові умови пасажирських перевезень".		
146.	Олександра Альошина 19.05.2026 11:37 (пропозиція)	1. Місячний проїзний є економічно не вигідним. Безлімітний місячний проїзний за 4875 грн фактично не має сенсу для переважної більшості киян. Середньостатистичний житель, який використовує транспорт для поїздок на роботу та назад, здійснює близько 40–46 поїздок на місяць. За картковою системою це коштуватиме приблизно 1200–1380 грн. Проїзний у такому разі дорожчий у 3–4 рази. Місячний проїзний квиток має бути інструментом заохочення користування громадським транспортом, а не фінансовим тягарем. Необхідно переглянути його вартість у бік реальної вигоди для пасажирів. 2. Відсутня градація цін для регулярних, але не щоденних пасажирів. Запропонована система знижок при поповненні картки орієнтована або на разових пасажирів, або на тих, хто їздить щодня по кілька разів. Люди, які користуються транспортом 3–4 рази на тиждень — а це значна частина	Не враховано	Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогностичних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїзду від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними

		клян — змушені щоразу платити максимальну ціну або поповнювати картку великими пакетами наперед. Треба розробити гнучкішу тарифну сітку з проміжними варіантами, наприклад тижневий проїзний або квиток на 20–30 поїздок за вигідною ціною. 3. Вікно пересадки у 90 хвилин є недостатнім для реальних умов Києва. Пересадковий квиток за 60 грн із діючим вікном 90 хвилин не відповідає реаліям пересування в місті. Враховуючи інтервали руху наземного транспорту, затримки через дорожню ситуацію та фактичні відстані між кінцевими пунктами маршрутів, значна частина пасажирів об'єктивно не встигає завершити поїзду у відведений час. У порівнянні за масштабом європейських міст подібні квитки діють від 75 до 120 хвилин. Варто збільшити вікно дії пересадкового квитка до 90-120 хвилин.		проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїзду від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів.
147.	Світлана Пономаренко 19.05.2026 11:40 (пропозиція)	У 2018 році мінімальна зарплата була 3723,0 грн, зараз 8647,0 грн. Підвищення мінімальної зарплати 2,3 рази. Проїзд піднімають 3,75 рази, з 8,0 грн до 30,0 грн. Проти підвищення вартості проїзду, бо громадським транспортом користуються малозабезпечене населення.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від

				17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними
--	--	--	--	--

				підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси.
148.	Інна Якименко 19.05.2026 11:45 (пропозиція) Інна Якименко 19.05.2026 11:45 (власна редакція)	Прошу зробити більш диференційовану шкалу вартості поїздок, коли купівля проїзного чи великої кількості поїздок справді давала б вигоду - до кількох разів різниці, як це в багатьох європейських містах, а не суто символічно, як зараз чи як пропонується. Також підвищення вартості проїзду має супроводжуватися покращенням транспортної інфраструктури: - зменшення інтервалів очікування, - кращим дотриманням розкладу, - покращенням якості салону транспортних засобів (працюючі кондиціонери, низькопідлоговий вхід), - повноцінною інтеграцією маршруток у транспортну мережу (з встановленням валідаторів) або ж відмовою від них.	Враховано частково	Запропонований на обговорення рівень тарифу є нижчим за плановану собівартість перевезень, розраховану комунальними підприємствами на 2026 рік. Зокрема, розрахункова собівартість однієї поїздки становить 64,60 грн у метрополітені та 44,14 грн у наземному транспорті. Одночасно проектом передбачено збереження чинних пільг для визначених законодавством категорій громадян, а також застосування зниженої вартості поїздок при використанні транспортної карти та проїзних квитків. Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об'єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану.

				Повітряні тривоги та пов'язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста. Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян, покриття збитків підприємств та розвиток транспортної інфраструктури. Водночас чинне законодавство не передбачає повного покриття витрат на перевезення виключно за рахунок бюджетних коштів. Проектом розпорядження передбачено можливість використання квитків із часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати пересадки між різними видами громадського транспорту протягом визначеного часу. Пропозиції щодо подальшого розвитку системи електронного квитка, удосконалення механізму пересадок можуть бути враховані під час подальшого розвитку автоматизованої системи оплати проїзду.
149.	Марина Гапоненко 19.05.2026 11:48	Підвищення вартості проїзду з 8 грн до 30 грн — це майже у 4 рази, і для багатьох киян це просто непідйомно з	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні

	(власна редакція)	урахуванням реального рівня зарплат. Громадський транспорт має бути доступною базовою послугою міста, а не фінансовим навантаженням для людей, які щодня їздять на роботу. У Києві багато хто добирається не одним видом транспорту, а з пересадками: автобус + метро, трамвай + метро, кілька маршрутів в один бік. Якщо кожна поїздка коштуватиме 30 грн, то дорога на роботу і назад може обходитися не в 60 грн, а в 120–180 грн на день, а в окремих випадках — близько 200 грн. За місяць це вже кілька близько 3-х тисяч гривень тільки на те, щоб доїхати до роботи, без будь-яких додаткових поїздок. Для звичайної людини це дуже відчутна сума. Якість сервісу зараз не відповідає тарифу 30 грн: у багатьох салонах немає кондиціонування, у години пік транспорт переповнений, частина трамваїв і тролейбусів застаріла, інтервали не завжди зручні, оновлення рухомого складу недостатнє. Підвищення тарифу може обговорюватися, але не в 4 рази одразу і не без нормальної системи пересадок, доступних проїзних та зрозумілого обґрунтування. Комунальний транспорт має залишатися доступним для людей, а не перетворюватися на розкіш для українців.		бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази.
--	-------------------	--	--	---

				За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси.
150.	Володимир Зеленський 19.05.2026 12:02 (пропозиція) Володимир Зеленський 19.05.2026 12:02 (власна редакція)	Висловлюю категоричний протест щодо дій керівництва та профільних департаментів Київської міської державної адміністрації (КМДА). Ваша діяльність та ухвалені рішення грубо порушують норми чинного законодавства України та демонструють повне нехтування інтересами громади міста. Оприлюднення двох виключно маркетингових інформаційних листів із повідомленням про підвищення тарифів є абсолютно неприпустимим. Ця інформація не підкріплена жодним офіційним економічним обґрунтуванням, розрахунками чи належною супровідною документацією, що є прямим	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та

		порушенням встановленої процедури та власних регламентів КМДА. Такі дії виглядають як навмисна спроба шокувати населення необґрунтованими цифрами, щоб згодом застосувати інструменти дешевого популізму, оголосивши про незначне зниження тарифів заради підвищення політичних рейтингів. Особа, яка відповідальна за публікацію цих неінформативних матеріалів, а також її безпосередній керівник, мають негайно скласти повноваження та бути звільнені із займаних посад за статтею про службову невідповідність та порушення присяги державного службовця. Органам столичної влади час припинити практику маніпуляцій та систематичного порушення законів України та внутрішніх правил. Вимагаю негайно надати повний пакет дозвільної та розрахункової документації щодо зміни тарифів для ознайомлення громадськості.	наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Звертаємо увагу, що з моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають
--	--	--	--

				на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
--	--	--	--	---

				Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/ , їх перегляд здійснюється у вільному доступі.
151.	Ольга Пиль 19.05.2026 12:07 (власна редакція)	Вважаю запропоноване підвищення вартості проїзду у міському транспорті міста Києва до 30 грн необґрунтованим та таким, що суттєво порушує принцип доступності транспортних послуг для населення. На сьогодні значна частина мешканців міста змушена щоденно користуватися декількома видами транспорту для того, щоб дістатися місця роботи, навчання або медичних та соціальних установ. Зокрема, для мешканців віддалених районів, таких як Троєщина, поїздка на правий берег часто потребує щонайменше двох оплат проїзду в один бік, тобто чотирьох оплат щоденно. У разі встановлення тарифу у розмірі 30 грн витрати лише на транспорт можуть становити значну частину щомісячного доходу громадян. При цьому необхідно враховувати, що населення несе й інші обов'язкові витрати, зокрема на оплату комунальних послуг, мобільного зв'язку, інтернету, продуктів харчування та медичного забезпечення. Для сімей із дітьми фінансове навантаження є ще більшим, оскільки додаткові витрати виникають у зв'язку з поїздками до навчальних закладів, гуртків та секцій. Окремо слід зазначити, що питання підвищення тарифів у період дії воєнного стану є	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так,

		особливо чутливим для населення. У нинішніх соціально-економічних умовах значна кількість громадян втратила роботу, має знижений рівень доходів або перебуває у складному матеріальному становищі. За таких обставин підвищення вартості проїзду є не Крім того, якість транспортних послуг не відповідає запропонованому рівню тарифів. Непоодинокими є випадки технічних несправностей громадського транспорту, зокрема трамваїв, тролейбусів та автобусів, які припиняють рух посеред маршруту через поломки та висиджують пасажирів (тим самим не відповідають розкладу транспорту та правилам перевезення) або дорожньо-транспортні пригоди. У таких випадках пасажирів змушені здійснювати додаткові пересадки та повторно оплачувати проїзд, при цьому жодного механізму компенсації витрат для пасажирів не передбачено.		тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
152.	Ольга Куценко 19.05.2026 12:21 (пропозиція)	Вартість проїзду 30 грн занадто висока. Здорожчання в 3.5 рази одразу це шокова терапія. мені проїзд на роботу буде коштувати 150грн. в день. Це дуже дорого. Пропоную встановити плату за разовий поїздку 20грн.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом

				Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що
--	--	--	--	---

				розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
153.	Юлія Жданова 19.05.2026 12:40 (пропозиція)	В тексті проєкту йдеться лише про підвищення тарифу, але немає ні слова про підвищення комфорту пасажирів! Транспорту на маршрутах недостатньо, той, що є брудний, про кондиціонери зовсім немає мови - не бачила тих, що працюють, графік порушується постійно, в додатку доволі часто з'являються автобуси/тролейбуси-привиди, яких насправді немає на маршруті. Трамваї та тролейбуси дуже часто не можуть рушити через неправильно припарковані авто, але ця ситуація ніяк не вирішується - міські евакуатори завжди не там, де дійсно потрібні. З цього приводу питання: як має бути відшкодована витрата пасажира, якого не довезли до місця призначення? Тобто	Не враховано	Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів, а не з реалізацією окремих інвестиційних проєктів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об'єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану. Повітряні тривоги та пов'язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста.

		людина, заплативши за проїзд, має йти пішки, або знов платити за інший транспорт? Цього немає в проєкті, тобто забаганки влади враховано, а потреби споживачів - ні. У пасажирів немає ніяких важелів для відстоювання своїх прав на гідний сервіс! Пункт про 90хв на квиток за 60грн - не витримує жодної критики з урахування пробок та кількості транспорту, тут не менше 3 годин потрібно.		Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян, покриття збитків підприємств та розвиток транспортної інфраструктури. Водночас чинне законодавство не передбачає повного покриття витрат на перевезення виключно за рахунок бюджетних коштів. Проєктом розпорядження передбачено можливість використання квитків із часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати пересадки між різними видами громадського транспорту протягом визначеного часу. Інші питання будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі.
154.	Віктор Попович 19.05.2026 12:45 (пропозиція) Віктор Попович 19.05.2026 12:45 (власна редакція)	Доброго здоров'я. Немає головного: реальної економічної обґрунтованості яка складається з: калькуляції, методики, структури витрат, в також незалежного аудиту.	Не враховано	На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за

				результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,
--	--	--	--	---

				трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Інформація щодо перегляду тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху знаходиться за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/ts_inova-polityka
155.	Оксана Хоха 19.05.2026 12:48 (власна редакція)	Живу на лівому березі, а працюю на правому березі три види транспорту щоб доїхати до роботи і три види щоб повернутися додому. Тому для таких як я 30 гривень з 8 гривень це дуже накладно, в 3,75 рази підвищення, заробітну плату нікому в 3,75 раз на підвищать.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8

				647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет
--	--	--	--	--

				міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
156.	Інна Лебедь 19.05.2026 12:53 (пропозиція)	Бюджет Києва найбагатший з усіх міст України. Пропоную залучити кошти з ремонту і побудови парків, не потрібно зараз їх поліпшувати та компенсувати витрати на проїзд, встановити ціну не більше 15-20.00 грн.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за

				2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
157.	Олена Решетова 19.05.2026 12:54 (пропозиція)	Доброго дня! Залишити все як є бо зарплатня моя 10000 грн. А ціни дуже зросли. Знаходьте джерела фінансування. Не забувайте що ми працюємо у військовий час в період війни. З повагою.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування

				інших першочергових потреб територіальної громади.
158.	Олександр Матвійок 19.05.2026 13:15 (власна редакція)	Не потрібно нового нічого вигадувати давайте зробимо громадський транспорт як наприклад у Варшаві У Варшаві всім громадським транспортом керує єдиний оператор — Warsaw Public Transport (WTP/ZTM). Він координує автобуси, трамваї, метро, міську електричку SKM, розклади, тарифи та пересадки. Для Києва це означає: не “окремо метро”, “окремо маршрутки”, “окремо електричка”, а одна система управління міською мобільністю. Ось як працює модель Варшави і що можна буквально переносити в Київ. 1. Єдиний квиток на весь транспорт У Варшаві один квиток діє на: автобус трамвай метро міську електричку SKM частину приміських поїздів Людина не думає “я зараз їду іншим транспортом — треба новий квиток”. Вона купує час: 20 хвилин 75 хвилин 90 хвилин 24 години 72 години місячний проїзний І може робити пересадки без	Не враховано	Запровадження нових тарифів пов’язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов’язаних із забезпеченням перевезень пасажирів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об’єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану. Повітряні тривоги та пов’язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста. Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян, покриття збитків підприємств та розвиток транспортної інфраструктури. Водночас чинне законодавство не передбачає повного покриття витрат на перевезення виключно за рахунок бюджетних коштів. Проектом розпорядження передбачено можливість використання квитків із

	доплати. Що треба зробити в Києві: повністю об'єднати оплату метро, трамвая, автобуса, міської електрички; прибрати логіку “окремого тарифу”; перейти на часовий квиток; зробити пересадку безкоштовною в межах часу дії квитка. Це критично важливо. Бо зараз у Києві пересадка часто “штрафує” пасажирів грошима. 2. Максимальний пріоритет рейкового транспорту У Варшаві транспортна ієрархія приблизно така: метро швидкісний трамвай міська електричка SKM автобус як підвізний транспорт Автобус не конкурує з метро — він підвозить людей до вузлів пересадки. У Києві ж автобуси й маршрутки часто дублюють метро, створюючи хаос і затори. Для Києва: розвивати швидкісний трамвай як “легке метро”; інтегрувати міську електричку в єдину систему; створити великі пересадочні вузли; прибрати дублювання маршрутів. 3. Міська електричка як частина метро-системи У Варшаві SKM — це фактично S-Bahn:	часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати пересадки між різними видами громадського транспорту протягом визначеного часу. Пропозиції щодо подальшого розвитку системи електронного квитка, удосконалення механізму пересадок можуть бути враховані під час подальшого розвитку автоматизованої системи оплати проїзду. Щодо порівняння вартості проїзду у громадському транспорті європейських міст зазначаємо, що порівняння вартості проїзду потребує врахування різних моделей фінансування громадського транспорту, структури витрат підприємств тощо. Тому вартість поїздки у цих країнах не може бути впливовим критерієм для оцінки економічної обґрунтованості тарифу в місті Києві.
--	---	---

		часті рейси; єдиний тариф; синхронізація з метро; нормальні пересадки; інтеграція з передмістям. У Києва вже є потенціал: кільцева міська електричка; великі залізничні коридори; приміські напрямки. Але проблема — слабка інтеграція. Що треба: такт 10–15 хвилин; одна транспортна карта; єдина навігація; спільний застосунок; одна система диспетчеризації. 4. Повна цифровізація У Варшаві працюють: мобільні квитки; автомати на зупинках; автомати в транспорті; безконтактна оплата; застосунки з маршрутами та часом прибуття. Для Києва це означає: один міський застосунок; живий GPS рух транспорту; прогноз прибуття; оплата в 1 клік; push-сповіщення про зміни маршрутів. 5. Мінімум маршруток Це дуже важливий момент. У Варшаві фактично немає хаотичних приватних маршруток у стилі пострадянських міст. Основу перевезень робить:		
--	--	---	--	--

		великий автобус; трамвай; метро; електричка. Це: безпечніше; прогнозованіше; швидше; менш токсично для міста. Для Києва це означає поступову ліквідацію маршруток і заміну їх: великими автобусами; електробусами; BRT-коридорами; трамвайними лініями. 6. Виділені смуги — без компромісів У Варшаві громадський транспорт реально має пріоритет: bus lanes; окремі трамвайні коридори; пріоритет на світлофорах. Через це трамвай і автобус часто швидші за автомобіль. У Києві без цього будь-яка реформа провалиться. 7. Чіткий інтервал руху У Варшаві люди часто навіть не дивляться розклад: метро: 2–5 хвилин; трамвай: 5–10 хвилин; автобус: прогнозований інтервал. Головний принцип: “Транспорт має приїхати скоро завжди.”		
--	--	--	--	--

		Для Києва це означає: менше “маршрутів на папері”; більше стабільного інтервалу; диспетчеризація в реальному часі. 8. Пересадочні хаби Варшава активно будує вузли: метро + трамвай + автобус + SKM; Park&Ride; велопарковки. Людина легко змінює транспорт без хаосу. У Києві таких сучасних вузлів мало. 9. Нічний транспорт У Варшаві вночі працюють спеціальні автобуси “N”. Для Києва це дуже актуально: нічні маршрути; гарантовані пересадки; транспорт після комендантської години в майбутньому. Що реально могло б змінити Київ найбільше Якщо виділити ТОП-5 речей: Єдиний квиток на все. Інтеграція міської електрички. Масове скорочення маршруток. Виділені смуги. Пріоритет трамвая та рейкового транспорту. Якою могла б бути ідеальна модель Києва Приблизно так: Метро — головний каркас.		
--	--	---	--	--

		Швидкісний трамвай — другий рівень. Міська електричка — кільцевий S-Bahn. Автобуси — підвіз до вузлів. Єдиний цифровий квиток. Єдиний транспортний центр управління. Мінімум маршруток. Пріоритет громадського транспорту над авто. І головне — стабільність та прогнозованість. Бо люди пересідають з авто не тоді, коли “дешево”, а коли громадський транспорт: швидкий; зрозумілий; чистий; регулярний; не змушує думати кожні 10 хвилин “а що зараз приїде”.		
159.	Олександр Дяченко 19.05.2026 13:16 (власна редакція)	Щодо проекту підвищення тарифів на проїзд у комунальному транспорті міста Києва Вважаю запропонований проєкт підвищення тарифів на проїзд у комунальному транспорті міста Києва таким, що потребує повного скасування та повторного перегляду з урахуванням соціально-економічної ситуації в державі, рівня доходів населення та фактичного стану транспортної інфраструктури столиці. Станом на 2026 рік Україна перебуває в умовах повномасштабної війни, що безпосередньо впливає на рівень життя громадян. Значна частина населення втратила роботу, стабільний дохід або змушена витрачати суттєву	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту

	частину заробітку на базові потреби: житло, комунальні послуги, лікування, підтримку родичів та допомогу Збройним силам України. В таких умовах підвищення вартості проїзду до 30 грн за одну поїздку є додатковим фінансовим навантаженням для мешканців столиці. Особливо критичним є запропонований безлімітний місячний проїзний вартістю 4 875 грн. Навіть за офіційно озвученої середньої заробітної плати у Києві близько 35 000 грн це становить майже 14% доходу громадянина лише на транспортні витрати. Для людей із нижчими доходами, пенсіонерів, працівників бюджетної сфери, студентів та внутрішньо переміщених осіб цей показник є ще вищим. Для порівняння: — у Празі місячний проїзний коштує близько 1 166 грн в еквіваленті; — у Відні — близько 1 990 грн; — у Варшаві — близько 2 062 грн; — навіть у Берліні загальнонаціональний Deutschlandticket коштує близько 3 213 грн та дозволяє користуватися транспортом по всій території Німеччини. При цьому рівень середніх заробітних плат у цих містах та країнах у декілька разів перевищує український. У більшості країн Європейського Союзу середня зарплата після оподаткування становить від 2 000 до 3 500 євро на місяць, тоді як в Україні значна частина населення отримує у декілька разів менше.	планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства
--	--	---

		Окремо слід звернути увагу на стан самого громадського транспорту Києва. Значна частина рухомого складу, який сьогодні використовується у столиці, була передана європейськими містами як гуманітарна або технічна допомога. Йдеться про трамваї, автобуси та інший транспорт, який раніше експлуатувався у країнах ЄС. Це свідчить про системні проблеми з оновленням транспорту власними силами та недостатній рівень інвестицій у транспортну інфраструктуру протягом багатьох років. Крім того, мешканці столиці регулярно стикаються з: — переповненістю транспорту; — порушенням графіків руху; — технічним станом окремих вагонів та автобусів; — нестачею транспорту у години пік; — проблемами з доступністю для маломобільних груп населення; — тривалими повітряними тривогами, під час яких наземний транспорт фактично зупиняється або працює нестабільно. За таких умов підвищення тарифів без суттєвого покращення якості послуг виглядає економічно та соціально необґрунтованим. Окремим прикладом соціально орієнтованого підходу є місто Харків, де комунальний транспорт після початку повномасштабного вторгнення продовжує працювати для населення безкоштовно. Попри значно складнішу безпеку	забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Інформація щодо перегляду тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху знаходиться за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka
--	--	---	--

		ситуацію та постійні обстріли, місцева влада зберегла безоплатний проїзд як механізм підтримки мешканців міста. Також слід врахувати, що громадський транспорт є не комерційною послугою у класичному розумінні, а критично важливою соціальною інфраструктурою. Його головна функція — забезпечення доступної мобільності населення, а не максимізація доходів підприємств-перевізників за рахунок громадян. У зв'язку з викладеним прошу: — скасувати проєкт підвищення тарифів на проїзд у комунальному транспорті міста Києва; — провести незалежний публічний аудит фінансового стану транспортної інфраструктури столиці; — оприлюднити детальні економічні розрахунки необхідності підвищення тарифів; — розробити альтернативні механізми фінансування транспортної системи без різкого навантаження на населення; — провести реальні громадські консультації із залученням мешканців міста, профспілок, експертів та громадських організацій. В умовах війни та складної економічної ситуації пріоритетом міської влади має бути підтримка населення та забезпечення доступності базових послуг, а не різке підвищення фінансового навантаження на громадян.		
--	--	---	--	--

160.	Олександр Раков 19.05.2026 13:22 (Пропозиція)	Пропозиції до проєкту нових тарифів на проїзд у громадському транспорті Києва Проект нових тарифів у нинішньому вигляді містить правильну ідею про необхідність перегляду старого тарифу, адже вартість проїзду 8 грн давно не відповідає реальним витратам системи та не може залишатися незмінною безкінечно. Водночас запропоноване квиткове меню побудоване так, що робить регулярне користування громадським транспортом у Києві надмірно дорогим, не дає жодної реальної вигоди тим, хто купує довгостроковий проїзний, і створює ризик ще більшого відтоку пасажирів до приватних автомобілів. За оприлюдненими тарифами безлімітний місячний проїзний коштуватиме 4 875 грн, а річний еквівалент становитиме 58 500 грн, тобто приблизно 1 000 євро за грубим перерахунком. Такий рівень вартості є невиправдано високим для Києва, особливо з урахуванням того, що громадський транспорт має виконувати міську функцію мобільності, а не працювати за логікою комерційного продукту. 1. Річний проїзний у Києві завищений у порівнянні з європейськими столицями Запропонований річний тариф у Києві фактично дорівнює сумі дванадцяти місячних платежів і не містить жодної знижки за довгострокову передплату. Це суперечить практиці європейських столиць, де саме регулярний пасажир отримує	Враховано частково	Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об'єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану. Повітряні тривоги та пов'язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста. Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян, покриття збитків підприємств та розвиток транспортної інфраструктури. Водночас чинне законодавство не передбачає повного покриття витрат на перевезення виключно за рахунок бюджетних коштів. Проектом розпорядження передбачено можливість використання квитків із часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати пересадки між різними видами громадського
------	--	---	--------------------	--

	найкращу ціну, а абонемент стимулює відмову від автомобіля, а не навпаки. У Празі 30-денний непередаваний проїзний коштує 550 CZK, а 365-денний — 3 650 CZK, тобто річний абонемент дорівнює лише 6,6 місячних, а не 12. У Будапешті місячний проїзний коштує 8 950 Ft, квартальний — 26 850 Ft, а річний — 99 950 Ft, тобто річний теж коштує менше за суму дванадцяти місячних і залишається в межах кількох сотень євро. У Відні річний проїзний діє 365 днів у межах міської зони та покриває будь-яку кількість поїздок на метро, трамваях, автобусах, S-Bahn та Badner Bahn; тариф становить 461 євро на рік. Отже, навіть без точного перерахунку валют очевидно, що запропонований київський річний тариф є кратно вищим за річні проїзні в столицях сусіднього регіону Європи. Якщо в Празі, Будапешті та Відні річний абонемент коштує кілька сотень євро, то в Києві пропонується сума близько 1 000 євро при значно нижчих доходах населення. Саме тому річний абонемент у Києві повинен бути не просто трохи дешевшим, а суттєво дешевшим — на рівні, який реально стимулює щоденне користування транспортом. У нинішньому вигляді проїзний не заохочує	транспорту протягом визначеного часу. Пропозиції щодо подальшого розвитку системи електронного квитка, удосконалення механізму пересадок можуть бути враховані під час подальшого розвитку автоматизованої системи оплати проїзду. Щодо порівняння вартості проїзду у громадському транспорті європейських міст зазначаємо, що порівняння вартості проїзду потребує врахування різних моделей фінансування громадського транспорту, структури витрат підприємств тощо. Тому вартість поїздки у цих країнах не може бути впливовим критерієм для оцінки економічної обґрунтованості тарифу в місті Києві.
--	---	---

		користування громадським транспортом, а навпаки може підштовхнути частину мешканців дивитися в бік приватного авто. 2. Тариф не відповідає доходам в Україні Мінімальна заробітна плата в Україні у 2026 році становить 8 647 грн на місяць. За такого рівня доходу безлімітний місячний проїзний за 4 875 грн дорівнює приблизно 56% мінімальної зарплати, а річний тариф 58 500 грн дорівнює приблизно 6,8 мінімальної місячної зарплати. Це означає, що людина на мінімальній зарплаті мала б віддати майже сім своїх місячних доходів лише за право користуватися громадським транспортом протягом року. Окремо варто врахувати, що прожитковий мінімум для працездатних осіб у 2026 році становить 3 328 грн, тобто навіть є нижчим за запропоновану вартість місячного безлімітного проїзного. На тлі того, що в європейських столицях річні проїзні нижчі в абсолютному значенні й водночас продаються в економіках з вищими зарплатами, київська модель виглядає соціально несправедливою. 3. “Економічно обґрунтована вартість” не пояснена громаді У презентації проекту наведено “економічно обґрунтовану вартість” 64,60 грн у метро та 44,14 грн у наземному транспорті, але без повного і зрозумілого публічного		
--	--	--	--	--

		пояснення методики розрахунку. Без відкриття структури витрат, дотацій, розрахункового пасажиропотоку, частки бюджетної компенсації та підстав для саме таких цифр це не може вважатися достатнім обґрунтуванням такого різкого підвищення. Громада має право бачити не лише підсумкові цифри, а весь розрахунок: які витрати враховані, які ні, скільки компенсує місто і чому запропонований рівень тарифу так сильно відрізняється від логіки доступного муніципального транспорту. Без цієї прозорості поняття “економічно обґрунтована вартість” виглядає як формула без суспільного контролю. 4. Потрібен перехід від “поїздок” до часових квитків. Оплата за кожен окремий вхід у салон — це застаріла модель для великого міста. Києву доцільно переходити до системи часових квитків на 45, 60, 75 або 90 хвилин із безкоштовними пересадками в межах дії одного квитка, як це реалізовано в інших європейських столицях. Така система є значно справедливішою для пасажирів, який користується маршрутом із пересадкою, а також зручнішою для всього міста, бо заохочує комбінувати метро, автобус, трамвай, тролейбус і міську електричку в межах однієї поїздки. Крім того, у разі повітряної тривоги або зупинки окремих		
--	--	--	--	--

		ділянок руху час такого квитка має автоматично зупинятися, щоб пасажир не втрачав оплачений час через обставини, на які він не впливає. Це особливо важливо для Києва, де тривоги прямо впливають на роботу транспорту. 5. Пересадковий квиток за 60 грн у нинішньому вигляді нелогічний Ідея пересадкового квитка сама по собі є правильною, але реалізація запропонована невдало. Для значної частини пасажирів одна пересадка — звична модель поїздки, але якщо дві окремі поїздки коштують ті самі 60 грн або навіть дешевше при поповненні транспортної картки, то пересадковий квиток не дає жодної реальної вигоди. Більше того, за умов заторів, довгих інтервалів і нестабільної роботи наземного транспорту існує ризик, що 90 хвилин не вистачить через проблеми самої транспортної системи, а не через дії пасажирів. У такому разі людина ризикує заплатити 60 грн, не встигнути на пересадку і платити ще раз. Тому логічніше або повністю перейти на часовий квиток за базовою ціною, або встановити ціну пересадкового квитка на рівні приблизно 1,5 вартості однієї поїздки. 6. Місячний безліміт за 4 875 грн потрібно переглянути Запропонована ціна місячного безліміту є відірваною від реальності та не стимулює регулярне користування транспортом. За такої вартості проїзний окупатиметься лише за умови		
--	--	---	--	--

		дуже великої кількості щоденних поїздок, що для більшості мешканців є нереалістичним. У країнах ЄС місячні та річні абонементи навмисно роблять дешевими, щоб стимулювати людей залишати автомобілі вдома й користуватися громадським транспортом. У Києві ж за нинішньою логікою проїзний радше підштовхує до автомобілізації, ніж допомагає її стримувати. 7. Підвищення ціни має гарантувати мінімальний сервіс. Підвищення тарифу більш ніж утричі не може відбуватися без хоча б базового покращення якості перевезень. Якщо місто просить пасажирів платити в рази більше, то воно має гарантувати мінімальний сервіс: дотримання графіків, скорочення інтервалів очікування, використання наявного рухомого складу, справні кондиціонери влітку та належне опалення взимку. Пасажири не сприйматимуть підвищення як справедливе, якщо після нього отримають ті самі запізнення, ті самі довгі інтервали та ті самі некомфортні умови поїздки. Громадський транспорт має бути привабливою альтернативою автомобілю, а не дорогою послугою зі зниженим рівнем якості. 8. Маршрутки мають бути не лише інтегровані, а й реально підконтрольні. Єдина система оплати в Києві повинна охоплювати не лише метро, автобус, трамвай,		
--	--	---	--	--

		тролейбус і міську електричку, а й маршрутні таксі, якщо вони фактично перевозять значну частину пасажирів у звичайному міському сполученні. Якщо маршрутки не інтегровані в єдиний квиток, пасажир змушений переплачувати: спочатку за муніципальний транспорт, а потім окремо за маршрутку. Але формального включення маршруток на папері недостатньо. Приватні перевізники мають бути реально підконтрольні місту, приймати той самий квиток або транспортну картку, дотримуватися тарифних умов і безумовно виконувати вимоги щодо перевезення пільгових категорій пасажирів. Якщо перевізник ігнорує право пасажирів на пільгу або не приймає єдиний квиток, це означає, що реальної інтеграції не відбулося. Саме тому тарифна реформа має передбачати не лише згадку про інтеграцію маршруток, а й механізм контролю та відповідальності: електронний облік поїздок, перевірку валідаторів, договори з чіткими санкціями, можливість швидко позбавляти права роботи перевізників, які не виконують правила, та публічну звітність про дотримання пільг і тарифів. 9. Що доцільно змінити в проєкті Для справедливої моделі потрібно не просто підвищувати разову ціну, а робити вигідним саме		
--	--	---	--	--

		регулярне користування транспортом. Доцільно передбачити: річний безлімітний проїзний за суттєво нижчою ціною, а не на рівні близько 58 500 грн; квартальний абонемент із реальною знижкою; публічне пояснення методики “економічно обґрунтованої вартості”; перехід до часових квитків із безкоштовними пересадками; автоматичну зупинку відліку часу квитка під час повітряної тривоги; перегляд або скасування пересадкового квитка за 60 грн у нинішньому вигляді; зниження вартості місячного безлімітного проїзного; реальну інтеграцію маршруток до єдиного квитка разом із міською електричкою та іншим комунальним транспортом; жорсткий контроль за приватними перевізниками, включно з виконанням пільг, прийманням єдиного квитка та відповідальністю за порушення; оцінку тарифів не лише за собівартістю перевезення, а й за доступністю для мешканців з урахуванням мінімальної зарплати та прожиткового мінімуму.		
161.	Любов Тюльпін а 19.05.2026 13:26	Висловлюю свій категоричний протест проти ухвалення проєкту розпорядження КМДА, що передбачає радикальне	Враховано частково	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні

	(власна редакція)	підвищення вартості проїзду в громадському транспорті міста Києва до 30 грн за поїздки та 4 875 грн за місячний проїзний. Вважаю це рішення абсолютно відірваним від реального фінансового стану мешканців столиці та таким, що демонструє хибний підхід міської влади до управління транспортною системою. Мої розширені зауваження: Транспорт як соціальний обов'язок держави, а не майданчик для заробляння. Муніципальний громадський транспорт у всьому цивілізованому світі є базовою інфраструктурною потребою, соціальною послугою та стратегічним інструментом екологічної мобільності. Держава та місто мають стимулювати громадян користуватися ним, повністю або частково дотувати його з бюджету, а не намагатися вийти на самоокупність чи прибуток за рахунок кишень бідніючого населення в умовах війни!!!. Громадський транспорт ніколи не був і не має бути бізнесом — це обов'язок влади перед платниками податків. Ігнорування успішного європейського досвіду за значно вищих зарплат. Запропонована КМДА вартість безлімітного проїзного (4 875 грн) є вищою, ніж у більшості європейських столиць (Варшаві, Празі, Берліні, Відні та Парижі). Наприклад, у Варшаві, де середня та мінімальна зарплати у кілька разів вищі за українські, місячний проїзний на всі види транспорту коштує лише 110	бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме
--	-------------------	--	---

		злотих (близько 1 250 грн). У Празі довгострокові абонементи також коштують значно дешевше у перерахунку на доходи громадян. Європейські міста роблять транспорт доступним, щоб розвантажити дороги від приватних авто. Київська ж влада за низьких українських зарплат пропонує «найдорожчий у Європі проїзний на найменш якісний транспорт». Штучна монополія АТ «Ощадбанк» та дискримінація пасажирів. Міська влада декларує наявність знижок за «Карткою киянина», проте фактично змушує громадян обслуговуватися виключно в одному банку — АТ «Ощадбанк». Це є відвертим створенням державної монополії та грубим порушенням права споживача на вільний вибір фінансової установи. Якість обслуговування в «Ощадбанку». Через цей примусовий сервіс люди позбавлені можливості отримувати міські пільги та знижки на проїзд через інші, більш зручні та сучасні українські банки. Критичний удар по внутрішньо переміщених особах (ВПО). Київ став прихистком для сотень тисяч переселенців, які втратили домівки, майно та змушені витрачати значні кошти на оренду житла в столиці. Для родин ВПО нові тарифи стануть непосильним фінансовим тягарем і фактично позбавлять їх можливості вільно пересуватися містом у пошуках роботи чи для отримання соціальних послуг.	покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Інші питання будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі.
--	--	---	--

		Катастрофічні наслідки для державних службовців та працівників бюджетної сфери. Посадові оклади більшості державних службовців нижчої та середньої ланок, працівників міністерств, відомств, а також вчителів та медиків є мізерними. Запропонована вартість місячного проїзного у 4 875 грн становитиме левову частку їхньої реальної заробітної плати, що поставить бюджетників на межу виживання. Ігнорування інтересів пенсіонерів із мінімальними доходами. Літні люди, які отримують мінімальні пенсії, та пенсіонери, які змушені працювати за мінімальну зарплату, щоб просто прогодувати себе, опиняться у транспортній ізоляції. Будь-яка поїздка до лікарні чи за ліками перетвориться для них на розкіш. Проведіть незалежний аудит. Оприлюднені цифри витрат КП «Київський метрополітен» та КП «Київпаstrans» викликають величезні сумніви. Вимагаю зупинити розгляд проекту до моменту проведення повного, прозорого та незалежного аудиту фінансово-господарської діяльності цих комунальних підприємств із залученням громадськості. На підставі вищевикладеного ПРОШУ КМДА: Повністю відхилити цей проєкт розпорядження як соціально небезпечний, необґрунтований та економічно шкідливий. Змінити концепцію розвитку транспорту міста: визнати його соціальною послугою, що має		
--	--	---	--	--

		дотуватися містом, а не комерційним інструментом заробітку на громадянах. Скасувати рішення про підвищення цін до моменту завершення війни, стабілізації економіки та суттєвого зростання реальних доходів українців. Ліквідувати монополію «Ощадбанку» та впровадити можливість випуску «Картки киянина» (або прив'язки її функціоналу для знижок на проїзд) через будь-який комерційний чи державний банк України на вибір громадянина. Провести та оприлюднити результати незалежного фінансового аудиту КП «Київпастрас» та КП «Київський метрополітен».		
162.	Роман Тішаков 19.05.2026 13:27 (пропозиція)	Доброго дня! Немає реального економічного обґрунтування яке складається з: калькуляції, методики, структури витрат, і т.і. Якість транспортних послуг не відповідає запропонованому рівню тарифів. Непоодинокими є випадки технічних несправностей громадського транспорту, зокрема трамваїв, тролейбусів та автобусів, які припиняють рух посеред маршруту через поломки та висиджують пасажирів. З урахуванням воєнного стану, суттєвого зростання тарифів на житлово-комунальні послуги протягом 2024–2025 рр. та зниження реальних доходів домогосподарств, пропоную розглянути поетапне підвищення тарифів.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів

				становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі.
163.	Наталія Гайдамаченко 19.05.2026 14:30 (пропозиція)	Шановні, слуги Києва! Я як киянка та мешканка міста Києва, ДУЖЕ не задоволена вашою пропозицією, щодо нової тарифної моделі громадського транспорту Києва, яка передбачає базову вартість	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток.

		разової поїздки 30 грн. Це досить висока вартість проїзду, зважаючи на обставини в яких перебуває місто та країна в цілому. Враховуючи, Бюджет міста Києва на 2026 рік затверджено в розмірі понад 106 мільярдів гривень за доходами, а загальні видатки становлять понад 113 мільярдів гривень. Це найбільший місцевий бюджет в Україні. За таких умов перед підвищенням тарифів міська влада повинна довести, що вичерпала всі інші механізми: аудит витрат, оптимізацію управління, скорочення неефективних видатків, перегляд сумнівних закупівель, підвищення прозорості фінансових планів комунальних підприємств та пошук додаткових джерел фінансування. В взагалі було б чудово переймати досвід з інших міст України таких, як Харків під час воєнного стану безкоштовний проїзд в громадському транспорті. В низ виходить, дуже хочеться щоб виходило і у вас. Тому підвищення вартості проїзду вважаю недоцільним.	Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може
--	--	--	--

				вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
164.	Іван Музичка 19.05.2026 14:37 (пропозиція) Іван Музичка 19.05.2026 14:37 (власна редакція)	Пропонуємо замість збільшення вартості проїзду в одних із найважливіших соціальних та логістичних способах пересування повністю ліквідувати дорожню інфраструктуру, ліквідувати всі транспортні та логістичні хаби, метро - затопити і встановити ціну на ходьбу - 10 грн за км! Дана система повністю відповідає економічним цілям держави та суспільства!	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту розпорядження та не містить пропозицій, які могли б бути враховані при доопрацюванні проєкту.
165.	Михайло Музичук 19.05.2026 14:46 (власна редакція)	Я вважаю, що запропонований тариф у 30 грн за разову поїздки є надто високим для більшості мешканців та гостей столиці. Безумовно, зрозуміло, що в умовах війни значно зросли витрати на паливо, електроенергію, обслуговування транспорту, ремонт та модернізацію маршрутів. Міський транспорт потребує фінансування та розвитку. Однак рівень доходів населення, середні заробітні плати та темпи інфляції не відповідають такому різкому підвищенню вартості проїзду. Для багатьох людей громадський транспорт є щоденною необхідністю, а не послугою розкоші. Особливо складно це позначиться на: пенсіонерах людей з інвалідністю; людях із невисокими доходами; сім'ях, які щодня користуються транспортом кілька разів. Також варто врахувати, що навіть у багатьох європейських	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

		столицях вартість проїзду часто є співмірною або нижчою від запропонованих тарифів у Києві, при тому що там: значно вищі середні заробітні плати, сучасніший та оновлений транспорт, кращий рівень сервісу та інфраструктури стабільніше та якісніше транспортне сполучення. Тому підвищення тарифу до 30 грн за разову поїздку без відповідного підвищення рівня комфорту та доступності транспорту може викликає значне невдоволення серед мешканців столиці. Прошу переглянути запропонований тариф на разову поїздку та розглянути можливість більш помірною підвищення.		трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
166.	Ігор Чаленко 19.05.2026 14:53 (пропозиція)	Ціни загалом за період з 2018 року зросли в 2,15 рази (тобто кумулятивна інфляція 115%), Дизель - 3,1 рази, мінімальна зарплата - 2,32 рази, вартість нових автобусів - в 2 рази. Дизель ми рахуємо зараз на піку, він відкотиться. Тому які 375% підняття ціни? Тариф в 20 грн за одну поїздку буде відповідати реаліям.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом

				Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
167.	Наталія Дігтяр 19.05.2026	Прошу врахувати позицію громади та внести зміни до запропонованого проєкту тарифів з огляду на наступні	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні

	15:15 (пропозиція)	критичні фактори: 1.Недотримання мораторію на підвищення тарифів: Неодноразово наголошувалося, що на час дії воєнного стану тарифи на проїзд у громадському транспорті столиці залишатимуться незмінними, аби зменшити фінансове навантаження на громадян. Різке підвищення вартості проїзду під час війни суперечить цим обіцянкам та підриває довіру до рішень міської влади. 2.Критичне навантаження на працівників бюджетної сфери: Запропонована вартість разової поїздки (30 грн) та безлімітного проїзного (4875 грн) робить громадський транспорт фактично недосяжним для людей, які працюють у бюджетній сфері (медики, освітяни, комунальники тощо). За поточного рівня заробітних плат у держсекторі, витрати на доїзд до роботи становитимуть неадекватну частину доходу працівників. Пропозиції: 1.Зменшити базовий тариф: Якщо підвищення є абсолютно неминучим через зростання цін на електроенергію та пальне, просимо не підіймати ціну радикально (одразу вдвічі). Пропоную встановити вартість разового квитка на рівні не більше 20 грн. 2.Пропорційно знизити вартість проїзних квитків (зокрема безлімітного та пакетів на 46–124 поїздки), щоб стимулювати людей користуватися саме комунальним транспортом, а не приватними авто чи маршрутками. Громадський транспорт має залишатися доступним	бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме
--	-------------------------------	--	---

		соціальним благом, особливо в кризовий період.		покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Звертаємо увагу, що чинним законодавством України не запроваджено мораторію на перегляд тарифів на послуги з перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом.
168.	Катерина Піганова 19.05.2026 15:54 (пропозиція)	Шановна КМДА. Перед тими, як підняти тариф на перевезення в 4 рази (не поступово, а різко) прошу врахувати: 1. Громадський транспорт не відповідає стандартам пасажирських перевезень ні технічний стан рухомого складу, ні санітарний стан (всередині і ззовні) 2. Немає служби куди писати скарги як на технічний стан рухомого складу так і на хамовитий персонал Київпаstrans - укртрансбезпека нічого не фіксує! - перекидає з телефона на телефон, не мають інформацію про перевізників! 3. В метрополітені Києва жодної вбиральні (не пускають навіть дітей), в спеку + 30 кондиціонери не вмикають, транспорт переповнений людьми, чекаємо транспорт по 40 хвилин і по 2 години з лівого на правий берег їде основна маса населення Києва - тому порівнювати тариф з тарифами ЄС НЕДОПУСТИМО! 4. Транспорт ЄС також збитковий, але комфортний і чистий з продуманими	Не враховано	Звертаємо увагу, що чинним законодавством України не запроваджено мораторію на перегляд тарифів на послуги з перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом. Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940.

		розв'язками і місцями пересадок, а не зупинки - смітники, які ще й слугують вбиральнями (ставте камери і відслідковуйте порушників). 5. При середній заробітній платі 15 000 грн віддати за проїзд майже 5 000 грн (95 євро) - це більше ніж в Німеччині (65 євро без ліміт) - щоб в 4 рази збільшити проїзд потрібно хоча б в 3 рази збільшити зарплати, а мінімалки збільшити в 4 рази (не КМДА). 6. КМДА нехай спочатку зменшить свій автопарк в 4 рази перед підняттям тарифів в 4 рази, або перед зміною тарифів - змінять мера і його оточення !!! ПОРУШЕННЯ мораторію на підняття тарифів під час воєнного стану.		За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
169.	Ірина Єзловецька 19.05.2026 16:22 (власна редакція)	Щодо реформування тарифної сітки громадського транспорту м. Києва та встановлення справедливої вартості місячного проїзного квитка. Я погоджуюся з тим, що транспортна система міста потребує змін та підвищення тарифів для утримання інфраструктури.	Враховано частково	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток.

		Проте будь-яке підвищення має бути економічно обґрунтованим, підйомним для громадян та логічним із погляду міського планування. Порівняння планів КМДА із досвідом європейських столиць (зокрема, Варшави) показує повну відірваність запропонованих цифр від реальності. Економічне обґрунтування: Купівельна спроможність: В Україні мінімальна заробітна плата становить 8 647 грн, у той час як у Польщі — 4 806 злотих. Абсурдність пропорцій: Запропонована вартість місячного проїзного у Києві на всі види транспорту (4 875 грн) становить понад 56% від мінімальної зарплати. Для порівняння, у Варшаві 30-денний проїзний на всі види транспорту коштує 110 злотих, що становить лише близько 2.3% від мінімального доходу громадянина. Пряма конвертація: Якщо перевести вартість варшавського проїзного (110 злотих) напряму в гривні, ми отримаємо суму близько 1 300–1 400 грн. При цьому рівень сервісу у Києві наразі є незадовільним: громадський транспорт розвинений погано, відсутні нормальні умови для перевезень, рухомий склад застарілий, відсутні кондиționери, а комунальний транспорт повністю зупиняється під час повітряних тривог. Вимагати за таких умов 4 875 грн — це нонсенс. МОЯ ПРОПОЗИЦІЯ: Впровадити збалансовану європейську	Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може
--	--	--	---

	модель тарифів, де місто захищає постійного пасажирів:Разовий квиток (для туристів або рідкісних поїздок) — може бути підвищено (наприклад, до 20–25 грн). Це нормальна світова практика, коли одноразова поїздка коштує дорожче. Місячний безлімітний проїзний на ВСІ види транспорту — має коштувати рівно 1 400 гривень. Чому це вигідно і пасажирів, і місту?Стимул відмовитися від маршруток та авто: Ціна у 1 400 грн є тим самим психологічним та фінансовим порогом, який кияни спроможні й готові платити щомісяця. Пасажиру стане максимально вигідно купити довгостроковий абонемент, ніж рахувати кожен поїздку чи переплачувати в приватних маршрутках. Гарантовані гроші для бюджету «наперед»: Купуючи картку на 30 днів за 1 400 грн, пасажири авансують транспортну систему міста. Купивши проїзні на початку місяця, люди дають місту «живі» гроші, які дозволяють чітко планувати ремонти, закупівлю палива та виплату зарплат водіям. Попередження фінансового колапсу: Якщо залишити проїзний за 4 875 грн, його не купить ніхто. Транспорт возитиме повітря, люди масово пересядуть на маршрутки чи автомобілі (що збільшить затори), а комунальні підприємства зазнають ще більших мільярдних збитків. Громадський транспорт у всьому світі — це соціальне благо, а не прибутковий бізнес. Місто має дотувати 60-70% його роботи з бюджету, як це	вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Щодо наведених прикладів безкоштовного або пільгового громадського транспорту в окремих країнах та містах світу, слід зазначити, що такі моделі реалізуються за рахунок особливостей місцевих бюджетних систем, структури податкових надходжень, державної підтримки та інших джерел фінансування. Умови функціонування транспортної галузі в кожному місті є індивідуальними та потребують окремого економічного обґрунтування. Водночас у більшості європейських міст витрати на функціонування громадського транспорту покриваються із різних джерел, зокрема і за рахунок плати пасажирів за проїзд.
--	---	--

		роблять у Варшаві чи Празі. Встановлення вартості місячного проїзного на рівні 1 400 грн — це єдиний компромісний, справедливий та економічно життєздатний шлях для Києва.		
170.	Наталія Пронтенко 19.05.2026 16:46 (пропозиція)	Категорично проти такого значного підвищення вартості проїзду в громадському транспорті!!!! Мінімальна заробітна плата для Києва становить 8647,00 грн/на місяць, проїзд на мінімум 20 робочих днів на роботу і з роботи з однією пересадкою/змінною виду громадського транспорту становить від 2000 грн.(якщо по 25 грн при купівлі 50 поїздок зі знижкою), тобто чверть зарплати потрібно витратити на дорогу до роботи!!!! І на що жити далі весь місяць, комунальні платежі, харчування, лікування і т.п. обов'язкові витрати!? Працювати і так складно з постійними тривогами та обстрілами, якість та технічний стан громадського транспорту бажають кращого, інтервал руху, особливо лівий берег,- це просто жах, тролейбуси, до прикладу, 50 та 50к ходять раз на 30 хв і маленькі, не покривають пасажиропотік особливо в пікові години!!! В Харкові з початку повномасштабного вторгнення і на сьогодні увесь громадський транспорт безкоштовний!!! Місто та мер всіма силами підтримують бізнес та робочий клас, а що в Києві- тарифи в 3,84 рази підвищують на проїзд в громадському транспорті, така підтримка для працюючої верстви населення, яке й так невпинно скорочується!? Вартість проїзду має	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі

		співвідноситись з якістю надання послуг, і врахуванням багатьох факторів, тим паче в даний складний час для України і людей які виживають кожного дня, має бути обґрунтоване підвищення вартості поетапне та на виважений відсоток зростання і співвідноситись з підвищенням якості надаваних послуг!!!		фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогностичних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
171.	Дарина Яценко 19.05.2026 16:50 (пропозиція)	Вартість проїзду у громадському транспорті має бути доступною для кожного громадянина, а тим більше для тих хто отримує за місяць 10-12 тис грн. Можливість вільно користуватись громадським транспортом це базова потреба, яка не повинна в нинішній час ставати предметом розкоші. Тому, якщо і піднімати то максимум до 16 грн.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може

				вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
172.	Данило Крамаренко 19.05.2026 16:55 (власна редакція)	на першому етапі - подорожчання з 8 гривень до 16 гривень за разову поїздку. Відповідно вартість проїзних - теж лише вдвічі. До перегляду в бік підвищення повернутися за рік	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
173.	Давид Скришевський 19.05.2026 17:20 (пропозиція)	Нинішній проєкт є досить незручним та дорогим варіантом для реформи оплати проїзду та є ледь не найвищим по всій Європі (при тому, що зарплати в нас одні з найнижчих). Під час більшості поїздок в Києві з пункту а в пункт б люди роблять принаймні одну пересадку, тобто загалом більшості	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток.

		Киянам на одну поїздку треба буде витратити 60 гривень, одже квиток за 30 є марним адже сенсу в його використанні майже немає, тобто якщо тобі потрібно зробити одну пересадку - треба купляти квиток на півтори години, з яких кататися ти будеш половину від цього часу. Сама ціна в 60 гривень за одну поїздку - неймовірно велика, при тому що справжня собівартість поїздки є меншою, а якість громадського транспорту Києва є низькою. Також для міста загалом збільшення тарифів і нинішніх умовах не є принциповою. Наразі кожного року Київ недовикористовує мільярди з бюджету, отже гострої потреби в грошах немає. Пропозиція: запровадити квиток на 50 хвилин за 20 гривень (сума поїздки з пересадкою за нинішніми тарифами + з невеликим збільшенням тарифу) та квиток на 90 хвилин за 26 гривень, а також значно зменшити ціну проїзних		Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може
--	--	--	--	---

				вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
174.	Анстасія Терьошкін а 19.05.2026 18:16 (власна редакція)	Шановна КМДА! Кияни та жителі міста, які на регулярній основі користуються громадським транспортом, у тому числі послугами метрополітену, не мають такої середньої заробітної плати(доходу), що могла би забезпечити легкий перехід значного зростання ціни на проїзд. Тому для першого етапу є достатнім підняття ціни з 8 гривень до 16 гривень за разову поїздку.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
175.	Дана Лисенкова 19.05.2026 20:38 (власна редакція)	Різне підвищення вартості проїзду з 8 до 30 гривень є економічно необґрунтованим для більшості мешканців Києва та суперечить принципу доступності громадського транспорту. У період війни та постійного зростання цін на базові потреби громадяни не повинні отримувати додатковий фінансовий тиск у вигляді настільки значного	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів

		подорожчання проїзду. Метрополітен виконує критично важливу соціальну та безпекову функцію для міста, тому рішення щодо тарифів мають ухвалюватися з урахуванням інтересів населення, а не виключно економічних показників. Прошу не підтримувати підвищення тарифу до 30 гривень.		здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових
--	--	---	--	---

				потреб територіальної громади.
176.	Богдан Майлов 19.05.2026 20:51 (пропозиція)	Виконайте для початку обіцянки 2018 року які ви надали тоді при збільшені вартості, а потім проговоримо. - Де оновлений рухомий склад? - Де оновлення інфраструктура? - Де оновлення метрополітен на та відкриття нових станцій? - Де Електронний квиток у всьому транспорті? Ви це все закладали в тариф 8грн. Виконайте свої зобов'язання, тоді можемо поговорити.	Не враховано	Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів. Комунальні підприємства продовжують здійснювати експлуатацію та утримання рухомого складу, інфраструктури, енергетичних об'єктів і систем безпеки в умовах воєнного стану. Повітряні тривоги та пов'язані з ними обмеження є наслідком безпекової ситуації в державі та впливають на роботу всіх сфер життєдіяльності міста. Громадський транспорт виконує важливу соціальну функцію та фінансується не лише за рахунок плати за проїзд, а й за рахунок коштів бюджету міста Києва. Щороку з міського бюджету спрямовуються кошти на компенсацію перевезення пільгових категорій громадян, покриття збитків підприємств та розвиток транспортної інфраструктури. Водночас чинне законодавство не передбачає повного покриття витрат на перевезення виключно за рахунок бюджетних коштів. Проектом розпорядження передбачено можливість використання квитків із часовим принципом дії, що дозволяє здійснювати

				пересадки між різними видами громадського транспорту протягом визначеного часу.
177.	Валерія Марціпака 19.05.2026 21:01 (власна редакція)	Працюючи в державній установі, з такими зарплатами нереально виживати з такою вартістю за проїзд. Занадто різке збільшення в 4 рази, для початку хоча б в 2 рази, а не в 4	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
178.	Вікторія Вольвач 19.05.2026 21:51 (власна редакція)	Вітаю, коли переходили зі звичайних проїзних (жовтих карток) на нові транспортні, було наголошено що покупка разова, вартість пластику не повертається, спочатку 40 грн, потім 50. Але було запевнено, що поїздки на карті не зникатимуть, при умові користування транспортною картою хоч раз на рік. Я знаю багато людей які купили ці	Не враховано	Щодо продовження строку дії квитків, придбаних до зміни тарифу, зазначаємо, що строк дії раніше придбаних поїздок визначено з урахуванням необхідності забезпечення перехідного періоду для пасажирів та одночасного впровадження нових тарифних умов. Продовження строку дії

		карти, поповнили на максимальну кількість поїздок на 100, а користуються транспортом декілька разів на місяць, або можуть не користуватись по 6-8 місяців. І фізично не "викатають" ці поїздки до кінця вересня. Можливо зробити термін куплених пластикових карт саме в червні - липні 2026 року, якщо побоюються якоїсь спекуляції. Але термін використання поїздок не можна встановлювати такий мінімальний, або тим більше анулювати поїздки, бо Київ повинен бути для киян, і раніше поданої проінформованості рік користування, а потім анулювання карти треба притримуватись, було б правильноше. Дякую		таких поїздок на один рік призведе до відтермінування надходжень за новими тарифами та призведе до додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва.
179.	Богдана Товарянська 19.05.2026 23:27 (пропозиція)	Вітаю. Пропоную підняти з 8 гривень до 16. Люди перестануть обирати комунальний транспорт, на противагу приватному (маршруткам, які коштують 20 гривень) або загалом збільшенню автомобілізації Києва.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок

				бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
180.	Олександр Криушин 19.05.2026 23:36 (пропозиція) Олександр Криушин 19.05.2026 23:36 (власна редакція)	Пропоную розглянути наступні стратегічні напрямки для публічного обговорення: 1. Впровадження системи територіального зонування Для забезпечення справедливої та прозорої цінової політики пропоную запровадити зонування міста, яке враховує інтенсивність використання транспорту та відстані: Зона А (Центральна): Історичний та діловий центр міста. Це зона з найвищою концентрацією маршрутів, де доцільно впроваджувати короткі, доступні поїздки. Зона В (Основна міська): Усі спальні райони Києва. Це основний житловий масив міста. Тариф тут має бути базовим і включати повну інтеграцію між різними видами транспорту (метро, автобус, трамвай), щоб мінімізувати час очікування на пересадках. Зона С (Приміська/Агломераційна): Території безпосередньо навколо Києва, що тісно пов'язані з ним трудовою міграцією. Впровадження цієї зони дозволить інтегрувати приміські маршрути в єдину мережу, роблячи поїздки до столиці прогнозованими та зручними.	Не враховано	Запропоновані Вами пропозиції є важливими для подальшого розвитку громадського транспорту міста Києва, однак частина запропонованих заходів потребує окремого нормативного, фінансового та організаційного опрацювання і не може бути вирішена виключно в межах процедури перегляду тарифів на перевезення пасажирів. Ваші пропозиції можуть бути враховані під час формування та реалізації довгострокових програм розвитку транспортної інфраструктури міста та будуть направлені за належністю.

		2. Поступове підвищення тарифів (стратегія «хвиль») Я усвідомлюю об'єктивну необхідність перегляду тарифів, проте категорично проти різкого їх стрибка. Пропоную реалізувати стратегію поступового, поетапного підвищення («хвиль»): Кожна хвиля підвищення має бути жорстко прив'язана до конкретних результатів: покращення частоти руху, оновлення парку чи запуск нових інтегрованих маршрутів. Це дозволить містянам адаптуватися до нових умов, а місту — уникнути соціальної напруги. 3. Гнучка та сучасна тарифна сітка Замість спрощеної моделі оплати «за вхід», ми маємо перейти до європейської практики, яка стимулює користування транспортом: Часові квитки: Впровадження квитків на 30, 60 та 90 хвилин, що дають право на безлімітні пересадки. Це зніме проблему «пересадки з метро на автобус», де зараз люди втрачають час та гроші. Короткі поїздки: Окремий тариф для поїздок на невеликі відстані (до 5 зупинок). Денні/тижневі абонементи: Для гостей міста та регулярних користувачів, що робить користування транспортом вигіднішим за приватні авто. 4. Модернізація інфраструктури та рухомого		
--	--	--	--	--

		складу Ми не можемо говорити про якість без оновлення матеріальної бази: Трамвайна мережа: Необхідна повна модернізація застарілих депо, що дозволить підвищити надійність та частоту руху трамваїв. Автобусний парк: Системне оновлення автобусів великої та особливо великої місткості. Екологічний аспект: Поступовий перехід на електробуси (як альтернативний варіант за умови стабілізації ситуації з електроенергією в Україні). Я переконаний, що системне впровадження цих кроків дозволить зробити Київ зручним, безпечним та успішним містом, у якому хочеться жити та працювати. Закликаю вас до відкритого діалогу з громадою для обговорення цих та інших пропозицій.		
181.	Оксана Шитенко 20.05.2026 01:13 (власна редакція)	Повністю проти такого підняття ціни, у мене просте питання, чому в Україні є міста в яких громадський транспорт безкоштовний взагалі, а в Києві ви вирішили підняти тариф майже в 4 рази? У вас там як, все нормально, ну, з головою, я маю на увазі? То тоді підніміть зарплату щоб мінімальною було тисяч 50 не менше, і тоді збільшуйте тариф на проїзд	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Запровадження безоплатного проїзду потребуватиме повного покриття витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування

				інших першочергових потреб територіальної громади. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів (платних і безоплатних). Компенсація виплат за безоплатний проїзд і проїзд із частковою оплатою у міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, окремих категорій осіб за рахунок коштів бюджету міста Києва здійснюється відповідно до порядку, затвердженому рішенням Київської міської ради від 16.12.2021 № 4007/4048. Додатково інформуємо, що середня заробітна плата по м. Києву за березень 2026 року становить 49381,00 грн.
182.	Марина Листопад 20.05.2026 05:50 (власна редакція)	Дуже дорого, зробіть десь хоча б 10 грн	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та

				Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
183.	Вікторія Чиженко 20.05.2026 08:52 (пропозиція)	У зв'язку з підвищенням вартості проїзду в громадському транспорті, громада очікує не лише збільшення тарифів, а й реального покращення якості перевезень та умов для пасажирів. Наразі ситуація свідчить про протилежне. Автобусні маршрути з лівого берега щоденно курсують переповненими, особливо у години пік. Пасажири змушені їхати у вкрай дискомфортних умовах, що не відповідає ні сучасним стандартам перевезень, ні елементарним вимогам безпеки та людської гідності. Про комфорт у таких умовах говорити практично неможливо. Окрему стурбованість викликає технічний стан трамвайного рухомого складу. Значна частина вагонів морально та фізично застаріла, регулярно трапляються зупинки посеред маршруту через технічні несправності. Часто транспорт	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах

	потребує не чергового ремонту, а повного оновлення та списання. Пасажири фактично змушені користуватись транспортом, який давно вичерпав свій ресурс. У літній період ситуація стає критичною: через відсутність належної вентиляції та кондиціонування температура в салонах досягає небезпечного рівня. Люди непритомніють просто під час поїздок. І все це — за тарифу у 30 гривень за одну поїзду. Додатково ситуацію ускладнюють постійні затори через численні ремонти доріг та транспортної інфраструктури. Через це громадський транспорт систематично вибивається з графіків, а час у дорозі для мешканців міста суттєво збільшується. Люди витрачають години свого життя у переповнених салонах без жодного відчутного покращення сервісу. Особливо болісно питання підвищення вартості проїзду сприймається в умовах війни, постійних повітряних тривог, економічної нестабільності та низького рівня доходів населення. За мінімальної заробітної плати значна частина українців буде змушена витрачати відчутну частину свого доходу лише на дорогу до роботи та назад. Для багатьох громадський транспорт поступово перетворюється не на базову необхідність, а на справжню розкіш. У результаті існує високий ризик отримати зворотний ефект: замість збільшення	транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) — 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	---

		довіри до громадського транспорту — ще більше соціальне невдоволення, зростання користування приватним транспортом та погіршення транспортної ситуації в місті. Вважаємо, що будь-яке підвищення тарифів повинно відбуватись лише паралельно з: оновленням рухомого складу; збільшенням кількості транспорту на маршрутах; забезпеченням належного технічного стану; створенням комфортних та безпечних умов для пасажирів; прозорим обґрунтуванням тарифоутворення. Громадськість категорично не підтримує підвищення вартості проїзду до 30 гривень за одну поїздки, оскільки такий тариф є економічно необґрунтованим у нинішніх умовах та не відповідає фактичній якості наданих послуг. На думку мешканців міста, максимально допустимим є підвищення тарифу до 15 гривень за одну поїздки за умови поступового покращення технічного стану транспорту та якості перевезень. Окремо пропонується запровадити соціально справедливу систему знижок для пасажирів, які регулярно користуються громадським транспортом. Зокрема, при придбанні пакета у 50 поїздок вартість однієї поїздки має становити 10–12 гривень. Це дозволить підтримати працюючих громадян, студентів та людей із невисоким рівнем доходу, а		
--	--	---	--	--

		також стимулюватиме користування саме громадським транспортом.		
184.	Марина Гаврик 20.05.2026 09:19 (пропозиція)	Добрий день! Підвищення цін з 8грн до 30грн дуже суттєво вдарить по гаманцю містян! Зробіть лояльну систему знижок і за 50+ поїздок знижку не 25грн, як пропонується, а 13-15грн, це буде більш прийнятно! А витрати Київпастранса і так компенсуються за рахунок бюджету Києва, за рахунок наших податків!	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
185.	Аристарх Мороз 20.05.2026 10:30 (пропозиція)	Я вважаю, що комунальний транспорт повинен бути дешевшим, ніж приватний. У чому сенс людям їздити автобусом, коли маршрутки ходять частіше та ще й дешевше? У Львові, до прикладу, єдина система оплати проїзду і в маршрутках, і в комунальних автобусах. Коли і в Києві буде така система, я розумію, ще за що платити, але коли лише за комунальний транспорт, сенсу	Не враховано	

		я не бачу. Тоді комунальний транспорт триматиметься лише на пільговиках		
186.	Олена Волошина 20.05.2026 10:41 (власна редакція)	Любе звищення цінової політики, яке відноситься до муніципальної і комунальної сфери життя, поки діє військовий стан - не на часі!	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
187.	Анна Алфімова 20.05.2026 11:07 (пропозиція)	Прошу переглянути рішення щодо підвищення вартості проїзду з 8 грн до 30 грн, оскільки таке подорожчання є надто різким та фінансово важким для більшості мешканців. Враховуючи воєнний стан у країні, рівень заробітних плат та загальну економічну ситуацію, підвищення одразу майже в чотири рази виглядає необґрунтованим. Також варто врахувати, що вартість проїзду	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом

		у маршрутних таксі наразі становить близько 20 грн. Пропоную розглянути більш помірне підвищення — до 15 грн, що буде більш адекватною, поступовою та підйомною ціною для населення.		Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	--	--	--

188.	Олександр Гуленко 20.05.2026 12:25 (пропозиція)	Це не публічне обговорення, а фікція. Де розрахунки калькуляції тарифу? Де незалежна експертиза цих розрахунків? І чому приватні структури задовільняє тариф 20 грн. (з покриттям витрат, прибутку) - вони ж не благодійники, щоб у збиток працювати, відразу б закрились, а Київпастрас нарахував якісь 44 грн. (напевно фонд преміювання 200% заклали, а також неефективну роздуту структуру). Де позиція "міста" - вибраних киянами осіб, які мають відстоювати інтереси громади?	Не враховано	На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Інформація щодо перегляду тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху знаходиться за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka
189.	Дарина Гриценко 20.05.2026 14:21 (пропозиція)	По-перше, хочу підкреслити неналежну комунікацію такого важливого питання з громадою. Містяни дізнаються про наміри міської адміністрації внести зміни, які відчує на собі кожен	Не враховано	На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності

		із них, через новинні канали, без жодного попереднього обговорення чи погодження з громадою. Так, тема підвищення тарифу вже кілька місяців присутня в інформаційному просторі. Однак у нас є чудовий застосунок — Київ Цифровий, яким щодня користується абсолютна більшість киян. Тому я вважаю абсолютно неприйнятним те, що ми не побачили там жодного опитування чи іншого механізму збору думки мешканців щодо цього питання. Влада має отримувати зворотний зв'язок від громади. По-друге, ми не бачимо прозорого обґрунтування запропонованих тарифів. Київ має найбільший бюджет серед міст України. Загальні видатки бюджету Києва за 2025 рік становили близько 116 млрд грн. З них дотації для громадського транспорту склали приблизно 10,4 млрд грн. Це близько 10% від бюджету, що є прийнятним. До прикладу, для Варшави, Польща це співвідношення становить близько 16%. Місто повинне заохочувати використання громадського транспорту замість власного авто. Дороги Києва постійно перевантажені, і підвищення на 275% тарифу має високий ризик ще більше погіршити ситуацію на дорогах. Пропоную: 1. У тестовому режимі запровадити - більш поступове підвищення	підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Інформація щодо перегляду тарифів на перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху знаходиться за посиланням https://dei.kyivcity.gov.ua/tsinova-polityka
--	--	--	---

		вартості проїзду: 20 грн. на разовий проїзд - більші знижки для постійних користувачів: 50 поїздок по 17 грн.; 100 поїздок по 15 грн.; безлімітний проїзний 2000 грн. 2. Паралельно має відбуватись оновлення рухомого складу; збільшення кількості транспорту на маршрутах; забезпечення належного технічного стану. Також громада вимагає звітування щодо використання додатково залучених коштів.		
190.	Артур Водяний 20.05.2026 14:40 (пропозиція)	1. Пересадковий квиток У запропонованому КМДА варіанті пересадковий квиток за 60 грн є мертвонародженим, бо він дорожчий за дві окремі поїздки з картою. Потрібно зробити пересадку безкоштовною або символічною протягом 90 хвилин для всіх власників транспортних карток. Пасажир не повинен платити двічі просто тому, що з його району немає прямого маршруту до метро. Людина має платити за факт доїзду з точки А в точку Б, а не за кількість пересідань. 2. Справедлива вартість безлімітного проїзного Ціна у 4875 грн — це психологічний бар'єр. Вона відлякує людей і змушує їх задуматися про купівлю автомобіля. Пропоную розраховувати безліміт на основі 60 поїздок (а	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

		не 200+). Оптимальна ціна безліміту на місяць мала б становити близько 1 500 – 1 800 грн. Місту має бути вигідно, щоб людина купила безліміт. Коли у киянина в кишені є безлімітний проїзний, він обере трамвай чи метро навіть для короткої поїздки. Це розвантажує дороги від приватних авто та виховує лояльність до громадського транспорту. 3. Більш гнучка система транспортної картки Поточна знижка (з 30 грн до 25 грн) занадто малий, щоб мотивувати людей заморожувати великі суми на картці. Потрібно збільшити розрив між разовим квитком і оптовою ціною: 1 поїздка (разовий квиток / Qr-код) — 30 грн, але поповнення на 50 поїздок — 20 грн. Таким чином постійний житель міста отримує ціну у 20 грн, що психологічно набагато комфортніше, ніж 25–30 грн. 4. Запровадження річного або квартального абонементу КМДА пропонує лише місячні проїзні, але чому б не запровадити річний безлімітний квиток вартістю, наприклад, 12 000 – 15 000 грн (це еквівалент ~1000–1250 грн на місяць). Пасажир отримає величезну знижку (платить умовні 1000 грн/місяць), а місто отримує значну суму наперед, який можна використати на покращення громадського транспорту.	трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	--	--

191.	Алла Коровченко 20.05.2026 22:42 (пропозиція) Алла Коровченко 20.05.2026 22:42 (власна редакція)	Вітаю! Я є мешканкою Києва, тому маю повне право висловити свої зауваження та пропозиції щодо роботи столичного транспорту та можливого підвищення вартості проїзду. На мою думку, вартість проїзду у розмірі 30 гривень може бути обґрунтованою лише за умови суттєвого покращення якості перевезень та комфорту пасажирів, а саме: 1. Забезпечення справної роботи кондиціонерів у громадському транспорті протягом усього літнього періоду. У спеку пасажирів не повинні втрачати свідомість у переповнених автобусах чи тролейбусах у годину пік. Водночас узимку в салонах має підтримуватись належна температура, без замерзлих вікон та холоду всередині транспорту. 2. Покращення умов та зовнішнього вигляду водіїв громадського транспорту. Зокрема, запровадження охайної уніформи, яка створюватиме приємне враження як для мешканців міста, так і для гостей столиці. 3. Збільшення кількості транспортних засобів на маршрутах наземного громадського транспорту. Особливо це важливо у години пік, коли транспорт переповнений і пасажирів часто не можуть нормально дістатися до місця призначення. 4. Налагодження коректної роботи систем відстеження транспорту. Інформація у застосунках,	Враховано частково	Порушені питання є важливими для подальшого розвитку громадського транспорту міста Києва та будуть передані за належністю.
------	--	---	--------------------	--

		зокрема в EasyWay, часто є неточною: час прибуття, рух маршрутів та інтервали не відповідають реальності. 5. Модернізація зупинок громадського транспорту. Зокрема, заміна звичайних табличок на сучасні електронні табло з актуальною інформацією про прибуття транспорту. Вважаю, що підвищення вартості проїзду має супроводжуватися реальними змінами та покращенням умов для пасажирів, а не лише збільшенням фінансового навантаження на мешканців міста.		
192.	Олеся Левчук 21.05.2026 00:22 (пропозиція)	Третина киян має зарплату у 20000 гривень. Як таким людям потягнути 5000 на метро. Коли будуть ринкові зарплати, тоді і ринкові тарифи на транспорт. В Європі не існує зарплат у 400 євро. Подорожчання допустиме дець відсотків на 20. Метро дотується державою наразі, і має продовжувати ще дотуватися. Доки зарплати не стануть хоча б відносно європейськими.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах

				транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
193.	Оксана Базаренко 21.05.2026 14:03 (власна редакція)	Міська влада Харкова робить проїзд безкоштовним для людей, щоб їх підтримати. Тим часом Київ: піднімаємо в 4 рази. Де брати такі гроші? В нас дуже багато впо, в них немає житла в місті, це треба мати кругленьку суму на оренду квартири, ціни в магазинах 100 грн за помідор, так ще й щоб доїхати до роботи і додому треба ще витратити не мало грошей. Скільки має бути зарплатня? Ви пропонуєте виживання, а не життя. Навіть маршрутні таксі підняли	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та

		на 33% вартості проїзду. Це хочаб по-людськи. Те, що пропонуєте ви — неприйнятно.		зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
194.	Олексій Шульга	Обговорення проекту рішення без детального економічного	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та

	21.05.2026 14:42 (власна редакція)	обґрунтування - це емоційна гра на публіку. Єдине, що можна зауважити, що підняття вартості проїзду повинно бути не порівнюючи вартість в інших країнах а, хоча б в пропорційному відношенні рівня доходів та проїзду в тих країнах. 5-10 відсотків проїзд в європейських країнах від середнього рівня доходів. Проектом розпорядження встановлюється вартість проїзду приблизно 25 відсотків від реального доходу більшості мешканців Києва. Крім того, впровадження почасового квитка в умовах військового протистояння з Росією не має жодного підґрунтя. Підняття тарифу вище ніж є тариф на превезення пасажирів у приватних перевізників, потягне за собою бажання без підстав і приватникам збільшити тариф. Проект рішення потребує перегляду як по ціні так і по впровадженню диференційної оплати. Впровадження добових квитків в європейських країнах в більшості міст впроваджено як "туристичний тариф". В Києві, поки йде війна, нелогічно таке впроваджувати	ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси.
--	---	---	--

				Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
195.	Дар'я Пугачова 21.05.2026 14:48 (власна редакція)	Недоцільно підвищувати тариф з 8 грн одразу до 30 грн, особливо в умовах воєнного стану та складної економічної ситуації в країні. Усі розуміють, що наразі суттєво зросли витрати на пальне, ремонт та обслуговування транспортних засобів, а також інші супутні витрати. Саме тому перегляд тарифу може бути виправданим, однак підвищення має бути поступовим та обґрунтованим. Наприклад, як варіант, можна розглянути збільшення тарифу до 16 грн. Водночас разом із підвищенням вартості проїзду доцільно забезпечити покращення якості послуг: оновити або покращити технічний стан транспорту, оптимізувати інтервали руху наземного транспорту в години пік та вжити інших заходів для підвищення комфорту й доступності перевезень. Водночас складається враження, що при ухваленні таких рішень недостатньо враховуються інтереси мешканців міста та їхня реальна платоспроможність. Крім того, у разі затвердження тарифу на рівні 30 грн існує ризик подальшого зростання вартості	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.

		проїзду в маршрутному транспорті. Постає логічне питання: за рахунок яких коштів люди мають покривати такі витрати на щоденне пересування містом?		
196.	Людмила Бржезинська 21.05.2026 15:50 (пропозиція) Людмила Бржезинська 21.05.2026 15:50 (власна редакція)	У зв'язку з оприлюдненням проекту розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» прошу переглянути запропонований тариф на разовий проїзд у комунальному транспорті в розмірі 30 грн. Вважаю доцільним встановити вартість проїзду на рівні не більше 15 грн, з урахуванням складної соціально-економічної ситуації в країні та умов воєнного стану. Значна кількість громадян втратила роботу або має суттєво знижені доходи, у зв'язку з чим підвищення тарифів стане додатковим фінансовим навантаженням для мешканців міста. Прошу врахувати інтереси киян та не допускати значного підвищення вартості проїзду в громадському транспорті.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн

				здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
197.	Людмила Коваль 21.05.2026 16:40 (власна редакція)	Тариф у 30 гривень є занадто високим для багатьох громадян. Багато людей мають зарплатню 12 - 15 тис гривень та навіть нижче. Ціну на проїзд потрібно підняти у два рази, до 16 грн. Це було б справедливо під час війни.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет

				міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
198.	Марія Серебрянська 21.05.2026 22:42 (пропозиція)	Станом на 2026 рік мінімальна заробітна плата становить 8647 гривень без відрахувань. Після вирахування податків (18% ПДФО та 5% військового збору) — 6658,19 грн. В Києві проживає багато працівників сфер освіти, медицини, науки та інших бюджетних напрямків. Велика частина цих людей проживає на лівому березі, через що змушена користуватись мінімум двома видами транспорту щоденно. Доїхати на одному транспорті до найближчої станції метро та дістатися правого берегу, а потім повернутись додому ввечері — це вже 4 квитки на день, і це мінімум. Отже, за запропонованими тарифами людина з заробітною платою у 6658,19 гривень буде вимушена витратити на місяць мінімум 2156 гривень (проїзний на 92 поїздки — 4 поїздки протягом 23 днів) за умови, що користуватиметься громадським транспортом лише у робочі дні. Таким чином проїзд на роботу складатиме 33% від місячного доходу. Також не варто забувати, що в кожної людини є такі базові потреби, як прихисток та харчування. Чи здатні вчителі, дільничні терапевти, бібліотекарки, лаборанти, працівники громадських організацій з мінімальною зарплатою після оплати місячного проїздного квитка та комунальних послуг забезпечити собі прожитковий мінімум, що становить 3328 гривень? Гадаю, відповідь	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проєктом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за

		очевидна. Люди не мусять жити за межею бідності, коли у нашій країні попри зростання цін на продовольчі та товари першої необхідності й так відведено лише 3328 гривень. Люди просто фізично не будуть здатні платити за таким високим тарифом, хіба що відмовляться від їжі. Також хочу нагадати, що громадський транспорт є дотаційним та майже повністю покривається міським бюджетом, тобто з податків. Виходить, платник податків тепер, сплачуючи податки, має ще сплатити повну собівартість громадського транспорту та жити за межею прожиткового мінімуму?		2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
199.	Людмила Хрипко 21.05.2026 23:42 (власна редакція)	Тариф макс. 15 грн. за один проїзд в громадському транспорті є економічно обґрунтованим, враховуючи, що в країні військовий стан і люди виживають за мінімальну зарплату, а я на 860 грн.мушу, отримуючи їх щомісяця, будучи в декретній відпустці.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може

				вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
200.	Маргарита Андрєєва 22.05.2026 01:17 (пропозиція) Маргарита Андрєєва 22.05.2026 01:17 (власна редакція)	Піднімати вартість проїзду аж до 30 грн це дуже неповажне ставлення до тих ,хто обирав владу.До народу.Заробітна плата 20000-25000грн та при цьому оплата комунальних послуг-5000грн приблизно,-4000проїзд при цьому потрібно щось купувати поїсти,одяг,взуття и т.д.У мене питання.А як тоді вижити ?Ще й в умовах війни.При цьому заробітна плата не росте.Підняти до 16грн за одну поїздки це ще нормально можна вижити.А що робити вразливій категорії населення?Пенсіонери навіть з усіма льготами виживати тяжко не вистачає грошей ,інваліди ліки купують за баснословні гроші,держава не забезпечує повністю школи книжками які потрібні дітям все купляють батькиЯ вже мовчу за тих у кого є новонароджена дитина шей не одна.Це так держава бореться з бідністю?За такі ціни на транспорт ,на продукти ,на комунальні послуги,і постійно ще підіймають зможуть вижити лише богачі та депутати,яких ми обирали народ з яких держава останнє здирає.Інший слой населення загинається та вмирає.Через війну населення значно менше стало замість того щоб підіймати населення ви його давите як тарганів.Тільки голову підняв трішки зміг дати більше дитині,бац тарифи підняли,знову почав дихати,бац транспорт 30грн поїздка ще й за пересадку між станціями плати.Це виглядає як тихий геноцид вразливого та	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням

		середнього населення. Якщо ціни підіймати то і заробітну плату треба підіймати так щоб не голодувати та виживати. Звісно панам та панянкам при владі добре живеться вони не відчують заробітну платню у 20000грн, для них це не гроші. А от простий народ кожен копіюку рахує. Коли вже влада почне лумати не як побільше взяти з людей щоб свої борги у державній казні та борги європі за разунок людей віддати, а про самих людей як населення підняти? Як дати можливість людям с колін піднятися. Житло не будується яке безкоштовно ветеранам, сиротам, багатодітним повинно даватися. Дихати влітку нічим не поливається дороги, двори, пісок на дитячий майданчик не завозиться, у районах віддалених від центру. Будинки занедбані, у під'їздах все занедбано. А у нашої влади лише одне на думці, де б іще підняти вартість аби більше загребсти. Хочему у європу, а у європі щоб ви знали їжа по цінам доступна навіть божам, одяг також, та при заробітній платні у 2500 євро 1200-1800 соціальна виплата в місяць сім'ям з дітьми. При цьому платять тим хто на пособії на дітей на форму до школи, на троїх дітей 700 євро. Боряться з бідністю. І після цього ви хочете щоб наші люди повертались звідти? Куди? Туди де не можна жити а тільки виживати?		прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
201.	Пономаренко Єгор 22.05.2026 01:55 (пропозиція) Пономаренко Єгор	Враховуючи абсолютну непрозорість встановлення запропонованих тарифів і, по суті, монопольний стан міського транспорту пропоную: 1. КМДА Надати на розгляд	Враховано частково	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на

	22.05.2026 01:55 (власна редакція)	громадськості відкритий порядок розрахунків та калькуляції "справедливої" вартості тарифу та вказаних у супроводжуючих рішення значень собівартості проїзду. 2. КМДА Надати громадськості повну інформацію щодо доходів та витрат основних операторів міського транспорту у розрізі джерел та статей витрат з деталізацією до одиниць витрат. 3. КМДА Надати громадськості інформацію щодо запланованих кроків оптимізації витратної частини утримання громадського транспорту. 4. КМДА Надати громадськості інформацію щодо програми оновлення та модернізації громадського транспорту м. Києва, а також плану покращення основних метрик якості надання послуг громадського транспорту (зменшення commute time, зменшення інтервалу очікування, збільшення відсотка покриття вулиць громадським транспортом. 5. КМДА Після надання запитуваної інформації провести відкриту конференцію по публічно у обговоренню рішення з представниками містян Києва і напрацювання рішення консенсусом. 6. КМДА переглянути систему лояльності та вартості місячних проїзних квитків, враховуючи світовий та європейський досвід. (20% знижки на передплаченій купівлі місячного проїзду - недостатньо. Жителі Києва мають отримувати більшу лояльність, ніж туристи та гості міста, знижка вже має починатися від купівлі 4	виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що
--	---	--	---

		поїздок одночасно). У разі ігнорування КМДА цих пунктів громадськості м. Києва враховувати рішення КМДА щодо запровадження нових тарифів злочинним Справедлива поточна ціна квитка в метро має становити не більше 17,50 гривні. Цей варіант розрахунку орієнтується на соціальні стандарти держави та захист найменш оплачуваних верств населення. Компоненти розрахунку Базова ціна: 8,00 грн. Індекс інфляції: 2,0437 (ціни зросли у 2,04 раза) Індекс мінімальної зарплати: 2,3226 (зросла з 3 723 грн до 8 647 грн, тобто у 2,32 раза). Математичний розрахунок за формулою Зростання інфляції (50%): $2,0437 \times 0,5 = 1,02185$ Зростання мінімальної зарплати (50%): $2,3226 \times 0,5 = 1,1613$ Сукупний коефіцієнт: $1,02185 + 1,1613 = 2,18315$ Фінальна ціна: $8 * 2,18315 = 17,4652$ грн При округленні до копійок справедлива ціна квитка за цією формулою становить 17,47 гривні (або округлено до найближчих 50 копійок — 17,50 грн)		створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі.
202.	Володимир Атаманенко о 22.05.2026 02:10 (пропозиція)	Пропоную перерахувати придбані до 14 липня 2026 року поїздки які діють до 14 вересня 2026 року, а то якась крадіжка виходить, якщо вони просто згорять.	Не враховано	Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс

				грошових коштів носія електронного квитка.
203.	Людмила Гринчук 22.05.2026 08:15 (власна редакція)	Пропоную оплату в громадському транспорті 10 грн. Прості люди під час цієї війни живуть на межі, і не мають того рівня прибутків щоб піднімати оплату проїзду так високо. Ми не Європейська держава з високим рівнем життя. Нас не можна прирівнювати до їх життя. Хіба що наших народних депутатів. Але вони пересуваються на державних автомобілях, і це їх пересування оплачуємо Ми, зі своїх податків. Звичайно вони можуть приймати такі закони... Я категорично проти підняття плати за проїзд до 30 грн.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
204.	Нателла Довжук 22.05.2026 09:49 (власна редакція)	Шановні представники місцевої влади! Прошу переглянути питання підняття вартості проїзду у громадському транспорті, оскільки така ціна є економічно необґрунтованою та непосильною для більшої частини населення. На сьогодні в Україні триває війна, значна кількість громадян втратила стабільний дохід, роботу або змушена витрачати значні кошти на	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та

		базові потреби. Середня заробітна плата у багатьох регіонах становить близько 10 тисяч гривень, а для пенсіонерів, студентів, внутрішньо переміщених осіб та сімей військовослужбовців такі витрати на транспорт є критичними. Також для викладачів ЗВО потрібно буде половину зарплатні віддати тільки на проїзд. Підняття до Європейських цін не є обґрунтованим і практичним часі. Оскільки заробітна плата та умови не відповідають Європі. Підняття тарифу суттєво збільшить фінансове навантаження на громадян, які щоденно користуються транспортом для роботи, навчання та отримання медичних послуг. У багатьох випадках щоденні витрати на дорогу можуть становити значну частину місячного доходу людини. Прошу:– провести публічне та прозоре обґрунтування тарифу;– врахувати реальний рівень доходів населення під час ухвалення рішення;– розглянути можливість збереження доступної вартості проїзду (залишити без змін до кінця війни);– провести громадські слухання перед ухваленням остаточного рішення. Вважаю, що в умовах війни соціальна підтримка населення має бути пріоритетом, а не додаткове фінансове навантаження на громадян.		зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
205.	Вікторія Довжук	Я, як мешканка громади, категорично не підтримую	Не враховано	Відповідно до Закону України державні

	22.05.2026 10:02 (пропозиція)	підняття вартості проїзду, оскільки вважаю це необґрунтованим та несправедливим рішенням щодо населення в умовах воєнного стану. Навіть з урахуванням інфляції та складної економічної ситуації, більшість громадян сьогодні не мають фінансової можливості оплачувати такі тарифи. Середні доходи населення залишаються низькими, при цьому люди змушені регулярно сплачувати комунальні послуги, купувати ліки, продукти та підтримувати економіку країни в надзвичайно складний для держави час. Під час війни багато українців живуть у режимі постійної економії, допомагають армії та водночас намагаються вчасно оплачувати комунальні послуги, щоб забезпечити стабільну роботу держави та критичної інфраструктури. На цьому фоні підняття вартості проїзду виглядає як знущання над простими людьми, які і без того перебувають у важких умовах. Прошу переглянути дане рішення, провести реальний аналіз платоспроможності населення та врахувати інтереси громадян, а не лише економічні розрахунки перевізників. Люди не повинні опинятися перед вибором: оплатити дорогу, купити продукти чи сплатити комунальні послуги. Сподіваюся на відповідальне та справедливе рішення.		регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
--	--	---	--	--

206.	Наталія Карпенко 22.05.2026 11:36 (власна редакція)	1, Проїзні квитки - це просто якийсь рандомний набір цифр. Пасажири користуються мінімум 2-ма - 3-ма видами транспортами в одну сторону (особливо мешканці віддалених районів до метро: Троєщина, Воскресенка. Борщагівка тощо). Тобто 4-6 поїздок в день. Рахуємо на 21 та 22 робочих дня (відповідно): $4 \cdot 21 = 84$ $4 \cdot 22 = 88$ $6 \cdot 21 = 126$ $6 \cdot 22 = 132$ Натомість проїзні квитки запропоновані на 46, 62, 92 та 124 поїздки. Тобто, або тобі не буде вистачати поїздок і потрібно буде докупляти, або вони будуть в залишку які в кінці місяця анулюються. В такому разі вигідніше купувати поїздками, а значить проїзні квитки не будуть користуватись попитом. Особливо безлімітний – його ціна виглядає як насмішка. 2, В середньому вартість проїзду на місяць становитиме 2800. А враховуючи тривоги, ремонти, поломки транспорту і інші колапси (пробки тощо), пасажири вимушені міняти маршрути, збільшувати кількість транспорту, пересідати на маршрутки. Це ще плюс до проїзду. Для тих хто працює 5/2 і користується 3 видами транспорту, проїзд на місяць вартуватиме 3300+. Проїзний квиток у Німеччині коштує 58 євро (2975 грн) для порівняння. Але чи можемо ми порівняти якість? 3, Вартість 8 грн – це дійсно мало. Треба піднімати. Але для тих хто багато і постійно користується має бути значна знижка. При рівні зарплат 20 - 25 тис. грн 3000 на проїзд це	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на
------	---	--	--------------	--

		багато. А якщо на утриманні такого пасажирів є, наприклад студент, то виходить що працюєш на комуналку і транспорт. 4. Що буде з ціною на маршрутки, після підняття цін на транспорт? Вони теж піднімуть ціну? До 50 грн? Якщо потрібно збільшити надходження – встановить нарешті вже ті валідатори в маршрутки. І ви здивуєтесь як зміниться ситуація. Всі по це знають, але нічого з цим не роблять. 5. Запроновані різні типи оплат (денні, погодинні, і т.д) – це купа непотрібного мотлоху, особливо пересадка в 90 хвилин!!! Кому потрібні докази, що це нереально – запрошую все керівництво Київпастрансу та КМДА прокататися на 50 тролейбусі з Дарниці до Милославської, та з Милославської до Солом'янської площі, скориставшись при цьому, Північним мостом!! Більше 20 грн проїзд вартувати не може. А для тих хто користується постійно має діяти знижка.		заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
207.	Ольга П 22.05.2026 12:17 (пропозиція)	Підтримую висловлену раніше пропозицію. Перш ніж заявляти "економічно обґрунтований" тариф, КМДА має показати це "обґрунтування", та зокрема вказати: 1) Відкритий порядок розрахунків та калькуляції "справедливої" вартості тарифу та вказаних у супроводжуючих рішення значень собівартості проїзду. 2).Повну інформацію щодо доходів та витрат основних операторів міського транспорту	Враховано частково	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від

		у розрізі джерел та статей витрат з деталізацією до одиниць витрат. 3) Інформацію щодо запланованих кроків оптимізації витратної частини утримання громадського транспорту. 4) Інформацію щодо програми оновлення та модернізації громадського транспорту м. Києва, а також плану покращення основних метрик якості надання послуг громадського транспорту (зменшення commute time, зменшення інтервалу очікування, збільшення відсотка покриття вулиць громадським транспортом. 5) Впорядкування приватних перевезень - маршруток, встановлення валідаторів у маршрутках, відмова від готівкових розрахунків на цьому виді транспорту Після цього провести відкриту публічну конференцію й напрацювати консенсус щодо розвитку громадського транспорту. У розрахунку тарифів враховувати не зростаття витрат підприємства, а зростання доходів громадян, яке з 2018 року складає лише 2,-2,3 раза (мінімальна зарплата зросла з 3723 грн до 8647 грн), тож зростання тарифу має корелювати з цим значенням	05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності,
--	--	---	--

				а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі.
208.	Наталія Печкурова 22.05.2026 13:25 (власна редакція)	Заголовок: Альтернативна антикризова редакція проєкту розпорядження КМДА щодо встановлення тарифів на проїзд Обґрунтування незгоди з проєктом КМДА: Запропонована КМДА модель підвищення цін на проїзд у 3.75 разів є абсолютно неприпустимою в умовах воєнного стану. Проєкт рішення демонструє повну відірваність авторів від фінансової реальності: для бюджетників (вчителів, медиків), внутрішньо переміщених осіб та сімей із дітьми витрати на транспорт за новими тарифами складатимуть від 25% до 35% від їхнього чистого щомісячного доходу. Категорично не підтримую представлений проєкт розпорядження КМДА щодо підвищення базового тарифу до 30 грн. Вважаю запропоновані цифри економічно необґрунтованими, відірваними від реальної платоспроможності киян та такими, що суперечать	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

		принципам соціальної відповідальності влади. Громадський транспорт у всьому цивілізованому світі виконує соціальну функцію і є дотаційним. Столична влада має шукати кошти через оптимізацію власних неефективних витрат, боротьбу з корупцією в транспортних підприємствах та детінізацію приватних перевізників, а не через фінансовий тиск на людей, які виживають у критичних умовах. З метою захисту інтересів громади пропоную внести наступні зміни до текстової та тарифної частини проєкту розпорядження: 1. Пункт щодо вартості разової поїздки: Замінити запропоновану цифру «30 гривень» на «15 гривень». Цей показник чітко корелює зі зростанням індексу інфляції та мінімальної заробітної плати з 2018 року (яка після вирахування податків у 2026 році становить лише 6658,19 грн). Тариф у 15 грн забезпечить справедливий баланс дотування 50/50 між бюджетом та пасажиром від реальної операційної собівартості руху, а не від штучно роздутої паперової звітності КМДА (64,60 грн). 2. Пункт щодо вартості поїздок за умови придбання гуртом: Зменшити вартість до 12 гривень за одну поїздку (за умови купівлі пакета від 50 од.) для реального стимулювання та лояльності до постійних пасажирів-резидентів міста.	трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Щодо порівняння вартості проїзду у громадському транспорті європейських столиць (Варшава, Прага) зазначаємо, що порівняння вартості проїзду потребує врахування різних моделей фінансування громадського транспорту, структури витрат підприємств тощо. Тому вартість поїздки у цих країнах не може бути впливовим критерієм для оцінки економічної обґрунтованості тарифу. На виконання вимог розпорядження Київського
--	--	--	---

		3. Пункт щодо пересадочного квитка: Встановити тривалість вікна пересадки 120 хвилин (із урахуванням безпекових зупинок під час тривоги та заторів) за ціною 25 гривень. В умовах регулярних повітряних тривог, зупинок наземного транспорту та перекриття мостів через Дніпро, квиток на 90 хвилин за 60 грн є профанацією — люди платитимуть за час, який вони змушені безпорадно стояти в очікуванні відновлення руху критичної інфраструктури. 4. Пункт щодо терміну дії раніше куплених поїздок: Повністю скасувати дискримінаційну вимогу про анулювання раніше придбаних поїздок 14 вересня 2026 року. Обмеження терміну дії заздалегідь оплаченого транспортного ресурсу є прямим порушенням прав споживачів та фактичним привласненням коштів громадян. Усі придбані до 14 липня поїздки мають залишатися дійсними щонайменше 365 днів з моменту купівлі. 5. Пункт щодо місячного безлімітного проїзного: Знизити вартість з абсолютно абсурдних 4875 грн до 1000–1200 гривень, зробивши його доступним для студентів та працюючого населення. Запропонований КМДА безліміт є загороджувальним тарифом, що перевищує вартість єдиних проїзних у Німеччині (Deutschlandticket), Чехії та Польщі, де рівень доходів та сервісу неспівмірний із київським. Також необхідно скоригувати крок поїздок у	міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов’язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.
--	--	--	---

		лімітованих проїзних під реальну потребу мешканців спальних масивів без метро (Троєщина, Борщагівка, Воскресенка), які здійснюють пересадки (84–88 поїздок на місяць). 6. Діагностика системи та детінізація ринку: Замість підвищення фінансового тиску на пасажирів, зобов'язати КМДА провести незалежний фінансовий аудит КП «Київський метрополітен» та КП «Київпастранс». Негайно скасувати відтермінування та запровадити обов'язковий електронний квиток (валідатори) у приватних маршрутках. Це дозволить вивести з тіні мільярдні потоки необлікованої готівки та наповнити транспортний бюджет міста без пограбування киян.		
209.	Anna Gar 22.05.2026 13:27 (пропозиція) Anna Gar 22.05.2026 13:27 (власна редакція)	Підняття до 30 грн то для багатих які їздять на машинах і навіть не знають скільки коштує транспорт зараз. Я вважаю що ціна за проїзд в громадському транспорті повинна вираховуватися від мінімальної зарплати в країні, на даний момент це 8647 грн а проїзний на місяць хочуть зробити 4875 грн. Розкажіть пани економісти які зробили ці нові обгрутування цін, як людині виживати. Так не всі живуть за мінімалку. Але ці люди є: медсестри, санітарки, вихователі няньки в садках і т.д. Які в них зарплата? Правильно мізер. Їм вигідніше буде сидіти дома ніж добратися до роботи. Не всі в країні можуть бути можновладцями і блогерами. І ще в нас дуже багато пільговиків, може теж потрібно їх передивитися. Чому поліція,	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940.

		судді і т.д. це пільгова категорія? Чому працюючі пенсіонери їздять безкоштовно? Чому пенсіонери які мають пенсію понад 15 000 їздять безкоштовно? Прості смертні не можуть платити за всіх і за все. 1. Встановлювати ціну за проїзд від розрахунку мінімальної зарплати 2. Переглянути і зменшити пільговиків		За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Інші питання не стосується змісту проекту розпорядження та будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі.
210.	Людмила Тютюн 23.05.2026 13:35 (власна редакція)	Підняття вартості проїздки до 30 грн-це грабунок населення під час війни	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на

				перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Залишення тарифів на діючому рівні потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
211.	Олександр Тунік 23.05.2026 13:50 (пропозиція)	Запропонований проєкт доцільно відкликати, не розглядати та не підтримувати. Даний проєкт не враховує купівельну спроможність населення, соціальну функцію, яку має виконувати транспорт та економічну, як мультиплікатора. Він ігнорує багаторазові звернення та петиції мешканців Києва (у т.ч. десятки моїх за останні кілька років) та не враховує громадську думку. Як людина з економічною освітою, можу навіть сказати, що він суперечить здоровому глузду. Впровадження цих тарифів призведе до суттєвого погіршення матеріального стану домогосподарств киян та громадських невдоволь. З високою вірогідністю приватні перевізники теж відповідно піднімуть тариф після цього рішення. 1. Тариф за разову поїздки 30 грн, це підняття вартості на 375%, що є недопустимим та економічно необґрунтованим. Пропозиція: адекватна ціна до	Не враховано	З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. Розрахунки тарифів здійснюються підприємствами та зміна їх

		20 грн включно. 2. Пересадковий квиток на 90 хвилин за 60 грн - це абсурд і профанація. Пересадковий квиток має бути вигіднішим за разові квитки. Більшість киян, що їдуть з пересадками їдуть лише з 1 пересадкою. Цей варіант не має сенсу, бо навіть придбавши разові поїздки гуртом 25 грн+25 грн буде вигідніше ніж цей квиток. Я як автор петиції "№13866 Безоплатні пересадки між різним громадським транспортом протягом 1.5-2 годин" від 03.11.2025, яку підтримали тисячі киян вважаю ваш варіант економічно безглуздим. Пересадковий квиток надзвичайно важлива одиниця, яка має бути правильно реалізована. Ви нехтуєте інтересами мешканців масивів, які не мають метро та швидкісного транспортного сполучення і через це мають постійно їздити з пересадками. Транспорт має виконувати соціальну та економічну функцію, як в інших країнах. Якщо на Вигурівщини-Троєщині та ще купі масивів, кожен з яких по 200-300 тисяч, було б метро чи більш широке транспортне сполучення з іншими частинами міста, були б кільця і т.д., то витрати мешканців міста були б +- однаковими. Але фізично немає маршрутів. Чому людина з Теремків, Оболоні, Печерська (без різниці) може їздити на одному метро по всьому місту за базовим тарифом долаючи набагато більші відстані, а людина з Троєщини (де 40 років чекають метро) долаючи часто меншу відстань за це ж постійно наразі платить в 2 рази	розмірів залежить в першу чергу від зміни витрат на оплату праці, енергоносії, матеріали, ремонт, утримання інфраструктури тощо та можливостей бюджету міста Києва. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Проектом розпорядження передбачається, що придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та
--	--	--	---

		більше (чи ще більше, якщо додати маршрутку) + на багатьох маршрутах Вигурівщини-Троєщини буває всього по 2-3 одиниці транспорту, через що гігантські інтервали по 40-60 хв. Також пересадковий квиток не враховує закриття метро на лівому березі під час повітряної тривоги. Пропозиція: безлімітний пересадковий квиток на 120 хвилин за 30-35 грн та додаткова опція закупівлі гуртом, як і з разовими поїздками 3. Проїзні квитки. Безглузді цифри. Проїзні мають бути вигіднішими ніж разові квитки (як це діє в більшості країн світу) і переважати серед користувачів, враховувати частоту поїздок, поточний варіант цьому суперечить. Середньостатистичний киянин, який їздить з пересадками - це 4 поїздки на робочий день, 20 днів на місяць = 80 поїздок. Для нього більшість запропонованих варіантів проїзних не вигідні. - Тариф за проїзний 4875 грн - це віддати прожитковий мінімум для працездатних осіб (3328 грн) і ще поверх нього, або 75% мінімальної заробітної плати (яка 6658 грн після оподаткування); - Це дорожче ніж Дойчленд тікет (63 євро = 3235,46 грн), який дає безліміт на увесь місцевий громадський транспорт по всій країні. Не дійсний лише на швидкісні поїзди. Дорожче ніж абонементи на всю країну інших країн.	зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка. Порушені питання є важливими для подальшого розвитку громадського транспорту міста Києва, однак частина запропонованих заходів потребує окремого нормативного, фінансового та організаційного опрацювання і не може бути вирішена виключно в межах процедури перегляду тарифів на перевезення пасажирів.
--	--	---	--

		Пропозиція: безлімітний проїзний на місяць 1000-1200 грн (можливо лише при підтвердженні резидентського статусу в Київ цифровий) 4. Пункт 6 "Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року." - це офіційне пограбування. Ви хочете людям, які вже мають куплені поїздки на транспортній картці анулювати термін дії 365 днів з моменту останньої оплати проїзду (фактично робите зворотну дію закону) і всі невикористані поїздки 14 вересня. Має бути або конвертація, або нормальний термін використання вже придбаних поїздок. Пропозиція: придбані поїздки до 14 липня 2026 року діють до 14 липня 2027 року. Загальні пропозиції щодо розвитку транспорту: Прошу КМДА, Київраду та міського голову не ігнорувати думку киян та професійних громадських організацій та вирішити в першу чергу вирішувати питання з корупцією, неефективністю та якістю, наприклад: 1. Відображення GPS-локації транспортних засобів приватних перевізників на карті. Проблема, яку вирішує: транспорт непрогнозований для пасажирів, перегони з комунальним транспортом і т.д. 2. Скасувати відтермінування впровадження електронного квитка для приватних перевізників (маршруток) та перейти на європейську		
--	--	--	--	--

		модель: оплату містом перевізникам за кілометраж/рейси (незалежно від кількості перевезених пасажирів). Проблема, яку вирішує: наразі діє норма на впровадження е-квитка не пізніше ніж за 9 місяців після завершення воєнного стану. Цей термін — це чергове відтермінування: кожного разу вигадується нова причина. При цьому жоден перевізник не впровадив е-квиток (і, скоріше, не збирається), якість і безбар'єрність транспортних засобів не стали кращими, необліковані мільярди готівки, постійне зростання тарифу з обіцянками, які не виконуються (спочатку 5, потім 8, 15, 20 грн). Також зміни усунуть конфлікти з пільговиками. Досить карт-бланшів. 3. Трамваї татри т3 не доступні для осіб з інвалідністю, тому має відбуватись їх заміна на низькопідлогу. 4. Весь громадський транспорт Києва (як комунальний, так і приватний) має мати низьку підлогу, озвучування в зупинок, табло з зупинками та схему маршруту в середині салону, кондиціонери, валідатори, квитки і проїзні мають поширюватися як комунальний, так і приватний громадський транспорт (має бути єдиний квиток). 5. Швидкісний громадський транспорт для масивів без нього, наприклад Вигурівщини-Троєщини.		
212.	Олександр Тунік 23.05.2026 13:50 (власна редакція)	Як і казав раніше: 1) 90 хв, якщо довго будеш чекати через довгий інтервал наземний транспорт (40-60 хв буває) або потрапиш в повітряну тривогу на лівому березі згорить. Тут доцільніше	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на

		120 хв. враховуючи відстані та затори Києва. 2) Без єдиного квитка (у т.ч. дії проїзних на електричку і маршрутки) і впровадження безготівки в маршрутках багато мешканців масивів будуть в прольоті і завжди переплачувати порівняно з тими в кого є метро (як і зараз), бо роблять пересадку на маршрутки чи електрички, бо іншого транспорту для багатьох шляхів нема. У Львові, якщо вірно розумію, пересадкові квитки та проїзні поширюються на приватних перевізників, а Києві ні, це суттєва різниця. Мешканці спальних масивів без метро, які вимушено користуються електричкою, маршрутками через нерозвинені маршрути наземного транспорту навіть при підвищенні тарифів будуть в прольоті (Троєщина наприклад) Коли КМДА каже про зниження пасажиропотоку, вони забувають, що саме вони забороняли рух транспорту під час повітряних тривог і метро на Лівому березі під час тривоги досі не ходить. Також вони забувають про блекаут, коли перестав їздити весь наземний електротранспорт. І риторичне питання - скільки людей, які в тривогу йдуть в метро "типу" в укриття не сплачуючи вхід, а насправді їдуть безоплатно?	виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що
--	--	---	---

				створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
213.	Галина Біба 23.05.2026 17:37 (власна редакція)	Добрий день Мені здається, для початку було б непогано зменшити список пільговиків. Тому, що виникає багато питань і по жертвам нацистських переслідувань (скільки на сьогодні їм повинно бути років	Не враховано	Питання не стосується змісту проєкту розпорядження та не містить пропозицій, які могли б бути враховані при доопрацюванні проєкту.
214.	Михайло Заяць 23.05.2026 18:35 (власна редакція)	У проєкті вказана тільки вартість, без будь яких розрахунків. Для початку треба показати розрахунок вартості перевезень, а просто слова про 44 грн и 60 грн за перевезення одного пасажера. З урахування того що приватні маршрутні таксі економічно доцільно 20 грн за проїзд. Чому у комунальному транспорті вартість проїзду у два три рази дорожче виходить? Також треба оприлюднити зарплати керівників Київпастрансу і начальників депо і парків. Провести незалежний аудит Київпастрансу на рахунок нецільових витрат.	Не враховано	З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності

				підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі.
215.	Любов Віхоть 24.05.2026 14:32 (пропозиція)	Віталієм Кличко було обіцяно, що під час війни підвищення тарифів відбуватися не буде. Прохання провести детальний аналіз, як приватим перевізникам у м. Києві вдається отримувати прибутки при вартості перевезення від 10 до 20 грн за поїздку.	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме

				покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
216.	Maksim Krivonos 24.05.2026 17:25 (пропозиція)	Вартість послуг на проїзд у громадському транспорті повинен відповідати платіжній спроможності населення, в також %, що закладені у споживчому кошику на дану статтю витрат. Отже, проїзні квитки не можуть коштувати 3-5 тис.гривень, оскільки прожитковий мінімум працездатної особи, визначений державою становить 3 209 гривень, а мінімальна зарплата становить 8647 гривень. Отже, висновок: проїзний квиток не може вартувати 100% і більше (в залежності від наповненості різних видів транспорту), та 50% і більше від мінімальної зарплати, адже такі показники суперечать законодавству.. Громадянин має необхідність в середньому здійснювати 52 поїздки протягом місяця, в разі підняття тарифу до 25 гривень , сума витрат становить 1300 гривень. Це 39% від прожиткового мінімуму або 19,5% від мінімальної зарплати. Загалом на їжу, комунальні та аптеку українці витрачають 84% свого доходу при мінімальній заробітній платі, відповідно на інші витрати, в тому числі транспорт залишається 16%. Таким чином виходить "ножиці" неплатоспроможності по новому тарифу вартості проїзду. На мою думку вартість	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними

		проїзду не може перевищувати 15 гривень, а максимальний тариф на місячний проїзний квиток перевищувати 1000 гривень. Різницю для забезпечення беззбитковості перевезень потрібно компенсувати з місцевого бюджету. Держава повинна дбати про своїх громадян і не створювати умови, що призведуть до зuboжіння населення		підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
217.	Ігор Гончаренко 24.05.2026 22:29 (пропозиція)	Яким має бути тариф на транспорт у Києві? Концепція «Суспільної поваги». 10 ₴. Ось остаточна ціна. Без усяких пересадкових квитків. Перестаньте дивитися на інші країни й інший досвід. Вони всі в інших умовах. Спроба скопіювати складні європейські тарифні сітки з їхніми зонами та хвилинами в наших реаліях — це створення ідеальної ширми для зловживань, які легко втілити у надто запутаній системі. А фіксовані 10 гривень прозорі, як скло. Щоб сформувати ціну на проїзд, треба мати відповідь на питання: «А навіщо нам громадський транспорт взагалі?» Що 20 ₴, що 30 ₴, що 40 ₴ це все одно ціна нижча за собівартість, яку вони собі порахували. Все одно громадський транспорт		Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги

		треба фінансувати за рахунок міського бюджету (тобто грошей платників податків, а не абстрактних грошей міста). Це базова інфраструктура — як каналізація, вуличне освітлення чи дороги. Ніхто ж не вимагає від тротуарів чи ліхтарів комерційної окупності. Нікому не спадає на думку брати плату за прохід освітленим хідником або продавати «місячний абонемент на тротуари», бо інакше, шановний пане, йдіть з того боку вулиці, де темно і багно. З недавнього це оголошення про скоре відкриття нового пішохідного мосту у парку на вулиці Прирічній на Оболоні. Прохід ним не буде ж платним, чи не так? А його утримання ляже на плечі всіх киян. При цьому цей міст не є підґрунтям для збільшення податкових надходжень міста за рахунок сприяння росту економіки. Чого ж тоді громадський транспорт обов'язково має бути дорогим? Транспорт якраз рухає економіку: людина дешево доїжджає на роботу, створює там продукт чи надає послугу і платить податки в бюджет міста. Чи можемо ми платити по 40 ₴ за проїзд? Можемо. Може, перестанемо пити каву, якщо грошей на проїзд мало. Але яка альтернатива каві? Свій чай у пакетах чи навіть вода з крана. А яка альтернатива транспорту? Своя машина. Так, мало хто з пасажирів громадського транспорту може дозволити собі машину. Але... чи треба нам, щоб вони пересідали на машини? Аж ніяк! Навпаки, треба, щоб	з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші питання будуть направлені за належністю для врахування в подальшій роботі.
--	--	---	--

		автомобілісти пересідали на громадський транспорт, бо місто перевантажене машинами. Що перш за все цінують пасажери? Доступність і швидкість. Комфорт далеко не на першому місці. Коли ви годину не можете виїхати, бо ваші маршрутка, автобус, тролейбус чи трамвай тупо не ходять, про який комфорт ви думаєте в цьому? От коли вже транспорт ходить або часто, або чітко за графіком (бо тільки так на транспорт можна покластися), ви починаєте думати про швидкість. І тільки потім ви думаєте про комфорт. Порядок пріоритетів такий: 1. Доступність. 1.1. Чи взагалі транспорт сполучає потрібні точки. 1.2. Як часто та чи з дотриманням графіка він ходить. 2. Швидкість. 3. Комфорт. Фінансування треба здійснювати так, щоб закривати потреби по порядку. Тобто не відразу електробуси з кондиціонерами, а почати з "брудних" автобусів та "застарілих" тролейбусів. Потім взятися за "традиційні недоцільні неекологічні" трамваї. І тільки коли вони покриватимуть основні напрямки (спочатку взагалі, а потім у достатній кількості), переходити до покриття додаткових напрямків ТА підвищення швидкості руху на основних напрямках. І так далі. Про кондиціонери треба тільки мріяти. Вимагати їх відразу означає погіршувати всі інші показники транспортного		
--	--	--	--	--

		покриття. Тут просто не треба себе обманювати. Якщо порядок покриття потреб провалений, то кондиціонер у тролейбусі, який чекають 40 хвилин, не має жодного сенсу. То нащо нам транспорт? Нагадую, що мета не зробити транспорт прибутковим, а розвантажити місто. Транспорт потрібен для того, щоб місто жило і процвітало. Бо коли або всі сядуть у свої машини, або коли поточні пасажери громадського транспорту просто сядуть вдома, то місто зупиниться. Школи, садки, університети, лікарні, ваші улюблені кав'ярні тощо. Усе закриється. Через це впадуть і податкові надходження. Тому покращувати транспортну ситуацію треба не за рахунок тих, хто вже й так їздить громадським транспортом, а за рахунок всіх. І єдиний спосіб досягти цього це фінансування з бюджету (спільних грошей киян, просто нагадую). У міста є ці гроші. Якщо особливо під час війни є гроші на грандіозні розв'язки і пішохідні мости (навіть якщо до цього долучаються партнери), то на транспорт вже можна знайти. Тому й 10 ₪ це символічна кругла ціна. Повністю безкоштовним транспорт теж не може бути, бо його ніхто не цінуватиме. 10 гривень — це не про вартість дизелю чи електрики, це про виховання поваги до послуги та майна спільноти. Від примусу до меценатства. Оскільки 10 ₪ — ціна суто символічна, ми можемо		
--	--	--	--	--

		дозволити собі не бути дріб'язковими, не вираховувати хвилини пересадок і не будувати під це наддорогі системи контролю та обліку. Натомість слід перевести питання з площини покарання у площину підтримки: «Я поважаю місто і підтримую громадський транспорт». Українці мають унікальну культуру пожертв на спільне благо (донатів). Цей принцип має запрацювати і в транспорті. Технічно це реалізується в один дотик у застосунку «Київ Цифровий» через простий перемикач чи повзунок у профілі пасажирів, наприклад: • ☐ Стандартний тариф (10 ₪) • ☒ Тариф "Підтримую місто" (25 ₪) • ☐ Тариф "Патрон транспорту" (50 ₪) Людина один раз виставляє свій тариф відповідно до доходів і настрою, і далі просто валідується, як завжди. Це змінює роль пасажирів, який більше не є «жертвою» тарифів чи підозрюваним порушником-«зайцем». Пасажир стає меценатом свого міста. За такої логіки кардинально змінюється і роль контролерів. Не сплатити символічні 10 ₪ — це прояв відвертої неповаги до міста та інших пасажирів. Контроль має залишатися, але його філософія стає іншою. Коли термінал контролера фіксуватиме, що пасажир добровільно платить підвищений тариф (скажімо, 25 чи 50 ₪), контролер має привселюдно дякувати йому на весь салон. Публічне визнання та здоровий соціальний тиск змусять		
--	--	--	--	--

		«зайців» зникнути швидше за будь-які каральні рейди. Цю систему ще варто обговорити окремо, але, сподіваюся, суть ви вловили. Радикальна прозорість. Марнотратство з боку тих, хто управляє системою, є найбільшою неповагою до містян, яка вмить знеохочує купувати навіть базовий квиток. Це кричущий безквитковий проїзд з боку самої влади. Тому головним запобіжником цієї концепції є її простота. Число кількості пасажирів, помножене на 10 ₴, мають бачити усі. Аби довіра не зникала, місто має звітувати перед киянами за стандартами сучасних благодійних фондів: 1. Відкрита статистика в Києві Цифровому: інтерактивне табло замість заплутаних PDF-звітів: «Цього місяця/кварталу завдяки пожертвам та базовим тарифам зібрано XX млн грн. За ці кошти відремонтовано 2 трамваї Подільського трамвайного депо та замінено колії на Глибочицькій». 2. Особистий зворотний зв'язок: повідомлення пасажиру наприкінці місяця: «Цього місяця ви пожертвували на транспорт на 200 грн більше. Завдяки вам та іншим меценатам трамвай № 40 тепер ходить кожні 16 хвилин замість 24. Дякуємо!». 3. Позначки на бортах: чіткий напис на оновлених машинах: «Цей тролейбус працює завдяки киянам, які чесно платять за проїзд». Час припинити безглуздий торг про «30 гривень — це багато, а 20 — нормально». Громадський транспорт — це не особиста		
--	--	---	--	--

		розкіш, а спільна потреба, де місто забезпечує чітку доступність та швидкість за рахунок бюджету, а пасажирів відповідають взаємною повагою, чесним символічним тарифом та добровільною підтримкою.		
218.	Аліна Кушнір 26.05.2026 14:15 (пропозиція)	Підвищення вартості проїзду майже в 4 рази - це просто знущання над людьми, які ще якось намагаються виживати. Особливо жителі Троєщини та мешканці районів поблизу червоної гілки метро, які через мостійні ремонти мостів і так ледь добираються до роботи. Вважаю підняття ціни до рівня 30 грн за разову поїздки необгрунтованим і таким, що НЕ відповідає реальним доходам населення. Вважаю оптимальною ціну - 15 грн за поїздки. При оплаті за 50 поїздок вартість однієї поїздки має становити 12 грн Пункт щодо пересадочного квитка: Встановити тривалість вікна пересадки 120 хвилин (із урахуванням безпекових зупинок під час тривог та заторів) за ціною 25 гривень. В умовах регулярних повітряних тривог, зупинок наземного транспорту та перекриття мостів через Дніпро, квиток на 90 хвилин за 60 грн є профанацією — люди платитимуть за час, який вони змушені безпорадно стояти в очікуванні відновлення руху критичної інфраструктури.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обгрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн

				здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
219.	Тетяна Анушкевич 26.05.2026 19:11 (власна редакція)	Тариф 30 грн та функція пересадочного квитка є повним абсурдом. Мінімальна зарплата в людей не піднімається. А ті, хто мають зарплату 30к - не користуються громадським транспортом, а мають власні авто. Окрім того, ми розуміємо, що реклами, розміщені в метро - приносять дохід громадському транспорту. Можливо варто там поглянути на тарифи? А 30 грн за вхід в метро чи проїзд наземним транспортом є дуже високим, не відповідає умовам перевезення та рівню сервісу. Максимум на що тягне білет це на 10-12 грн.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів

				становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
220.	Юлія Щербакова 27.05.2026 15:58 (пропозиція)	Підвищення тарифу має бути поступовим і економічно обґрунтованим, а не різким збільшенням майже у чотири рази. Доцільніше було б спочатку підняти вартість проїзду, наприклад, до 15 гривень, оцінити вплив на пасажиропотік та фінансові показники, і лише після цього розглядати подальше коригування тарифів. Окремо варто враховувати	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до

		соціальну складову. При мінімальній заробітній платі у 2026 році на рівні 8647 гривень місячний проїзний вартістю 4875 гривень виглядає непропорційно дорогим та створює надмірне навантаження для мешканців міста. Також вважаю доцільним запровадити мораторій на суттєве підвищення тарифів на громадський транспорт на період дії воєнного стану. У нинішніх умовах багато киян уже стикаються зі зростанням цін, нестабільними доходами та додатковими витратами, тому громадський транспорт має залишатися максимально доступним як базова міська послуга.		порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових
--	--	--	--	---

				потреб територіальної громади.
221.	Ігор Ларіонов 27.05.2026 17:37 (пропозиція)	В 2018 нарахували 6.2 грн, а в 2026 вже 64 (шістьдесят чотири). Так монополісти розраховують нам "риночну" вартість! Альтернативні розрахунки показують менш зажерливі цифри: https://epravda.com.ua/finances/yaki-propoziciji-go-pasazhiri-kiyeva-shchodo-projizdu-u-stolici-821887/ Тому, в першу чергу вимагаємо відкритого аудиту всіх складових цієї схеми міжнародною та незалежною аудиторською компанією з бездоганною репутацією. Для порівняння - Варшава 112 Zl за іменний місячний абонемент і 550 Крон у Празі (3650 за річний) - порахуйте еквівалент у гривні! Не слід збувати що Варшав'яни та Празжани не витрачаються ще окремо на маршрутки - міський транспорт покриває все. Навіть по офіційним представленим розрахункам можна порівняти, що "собівартість" в 64 грн проти 6.2 грн в 2018 р. ніяк не співставна з жодним з показників інфляції. Більш того, маршрутчники працюють з ціною в 20 грн (без реальних збитків - інакше вже б не їздили), притому з суттєвою частиною потоку повз касу. Якщо прослідкувати - чим більше вартує квиток, тим	Не враховано	З моменту встановлення тарифів у липні 2018 року істотно змінилися ключові економічні показники, що безпосередньо впливають на витрати підприємств транспорту: індекс споживчих цін за 2018-2025 роки становить 212,5%, а враховуючи прогнозні дані на 2026 рік – 233,5%; мінімальна заробітна плата збільшилась у 2,3 рази: з 3 723 грн у 2018 році до 8 647,00 грн з 01 січня 2026 року; середня заробітна плата по м. Києву збільшилась у 3,7 рази: з 13 548 грн за 2018 рік (середньомісячна заробітна плата за 2018 рік) до 49 381 грн у березні 2026 року; розмір тарифу на електричну енергію підвищився в 6,6 разів; вартість дизельного пального збільшилась в 2,4 рази. На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною

		більше він відстає від їх "бажаної" вартості. З бухгалтерських міркувань, чим більше грошей крутиться в системі - тим більше можна показати витрат та роздути "собівартість". Ми ж маємо покрити всі збитки, сумнівні кредити, простой під час карантинів та війни, купу пільговиків і обладнання всяких Паравозників та Брагінських - відкати, схематоз та стара гнила клептократична система. Під час війни схематоз тотожній мародерству! Брагінські та Паравозники, Міндічі та Цукермани... Реформатори що ніяк не нажеруться. А плебс все схаває. Будь яка влада з часом борзіє. Без конкурентних виборів борзіє остаточно. І надалі вибирайте клоунів і комедіантів, коміків, боксерів, футболістів, та інших гравців прутнем по роялю. Смерть гнідам та Слава Україні!		фінансовою звітністю надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Щодо порівняння вартості проїзду у громадському транспорті європейських столиць (Варшава, Прага) зазначаємо, що порівняння вартості проїзду потребує врахування різних моделей фінансування громадського транспорту, структури витрат підприємств тощо. Тому вартість поїздки у цих країнах не може бути впливовим критерієм для оцінки економічної обґрунтованості тарифу.
222.	Єлизавета Подрезова 28.05.2026 22:23 (пропозиція)	Встановити компромісний та поетапний тариф: Обмежити підвищення вартості разового квитка позначкою не більше 16 гривень. Це дозволить подвоїти надходження до бюджету підприємства, але не стане критичним ударом для гаманців киян. Провести відкритий аудит та реформувати доходи від реклами: Оприлюднити реальні фінансові звіти КП «Київський метрополітен». Перенаправити 100% доходів від реклами на станціях, моніторах та у вагонах безпосередньо на рахунки метрополітену, ліквідувавши непрозорі схеми з фірмами-	Не враховано	На виконання вимог розпорядження Київського міської державної адміністрації від 19.02.2003 № 237 «Про деякі питання діяльності підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності територіальної громади міста Києва», комунальні підприємства забезпечують проведення обов'язкового аудиту річної фінансової звітності, а аудиторські звіти за результатами такого аудиту разом з річною фінансовою звітністю

		посередниками. Оптимізувати внутрішні витрати: Знайти внутрішні резерви підприємства та залучити грантові міжнародні кошти для модернізації інфраструктури замість перекладання всіх фінансових проблем на плечі пасажирів.		надають до Департаменту комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації). Всі аудиторські звіти та матеріали перевірок мають бути оприлюднені на офіційному Інтернет порталі «Київаудит» за посиланням: https://kyivaudit.gov.ua/, їх перегляд здійснюється у вільному доступі. Стосовно пропозиції щодо поетапного запровадження тарифів на послуги з перевезення пасажирів зазначаємо, що реалізація такого підходу потребуватиме додаткового фінансового навантаження на бюджет міста Києва для компенсації різниці між витратами підприємств та доходами від надання послуг з перевезення пасажирів. Запровадження нових тарифів пов'язане насамперед із необхідністю компенсації витрат, пов'язаних із забезпеченням перевезень пасажирів, а не з реалізацією окремих інвестиційних проєктів.
223.	Єлизавета Подрезова 28.05.2026 22:23 (власна редакція)	Проект рішення КМДА щодо підвищення вартості разового проїзду в метрополітені одразу з 8 до 30 гривень (на 275%) є економічно необґрунтованим шоковим ударом по кошторису киян. В умовах воєнного стану та складної економічної ситуації таке різке підвищення тарифу у майже 4 рази є неприпустимим. Громадський транспорт — це соціальна	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів

		послуга, яка фінансується з податків киян, а не комерційний бізнес, що має працювати заради прибутку. Після підвищення тарифу до 30 грн витрати на транспорт становитимуть близько 16% від середньої заробітної плати містян. Це зробить київське метро одним із найдорожчих у Європі за рівнем фінансового навантаження на пасажирів (для порівняння: у Варшаві чи Празі цей показник складає лише 3-5%).	здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових
--	--	---	---

				потреб територіальної громади.
224.	Роман Верба 29.05.2026 00:34 (пропозиція)	Запропонований проект рішення може призвести до істотного відтоку платоспроможних пасажирів з комунального громадського транспорту та, відповідно, до ще більшого погіршення фінансового стану комунальних підприємств Київський метрополітен та Київпастранс. Це пов'язано з тим, що у проекті не врахована значна частина типових поїздок пасажирів. Розглянемо детально типові сценарії користування громадським транспортом та ризики, які несе даний проект: 1. Пасажири, які користуються одним транспортом без пересадки на порівняно великі відстані. Тут ризиків відтоку пасажиропотоку у випадку встановлення ціни 25 грн за поїздки практично немає (окрім потенційної конкуренції з боку маршрутних таксі, які зараз мають нижчий тариф - 20 грн.) 2. Пасажири, які користуються транспортом з двома і більше пересадками. Їх інтереси враховані шляхом запровадження квитка на 90 хвилин. 3. Пасажири, які користуються з транспортом з однією пересадкою. Це один з найтипівіших сценаріїв користування громадським транспортом. Інтереси цих пасажирів були повністю проігноровані в проекті. Для них безпересадковий квиток на 90 хвилин є економічно невигідним (дорожчим за два окремих квитка). Крім того, за наявності прямого маршрутного таксі, такі пасажири пересядуть на	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію

		маршрутне таксі (окрім хіба що тих, хто переїжджає Дніпро на метро). 4. Пасажири, які користуються транспортом на короткі відстані у декілька зупинок. Такі пасажири або пересядуть на власний/прокатний портативний електротранспорт (електросамокати, електровелосипеди, тощо), або будуть намагатися проїхати безквитково, адже вартість проїзду у 25-30 грн за 1-2 км є занадто великою. Також при встановленні тарифів необхідно враховувати потенційний відтік платоспроможних пасажирів з комунального транспорту на власний автотранспорт. Враховуючи середню відстань поїздки у 20-30 км, користування приватним електромобілем вже може бути більш вигідним за користування громадським транспортом. Тож у підсумку встановлення тарифів за запропонованою схемою несе істотний ризик зниження кількості платоспроможних пасажирів у комунальному громадському транспорті та ще більше погіршення фінансових показників комунальних транспортних підприємств. Для уникнення таких ефектів необхідно врахувати інтереси груп пасажирів, які зараз не враховані, а саме: 1. Запровадити квиток з однією пересадкою терміном дії від першої посадки до пересадки 30-40 хвилин. Вартість такого квитка не повинна перевищувати 150% від вартості одноразової поїздки, тобто біля 35 грн за нинішньої тарифної схеми.	(послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажири, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запровадження Вами запропонованої системи оплати потребуватиме покриття значних витрат підприємств за рахунок бюджету міста, що
--	--	--	--

		2. Запровадити квиток на короткі поїздки тривалістю дії 10-15 хвилин від посадки до виходу з транспорту. Такий квиток можна запровадити лише в наземному громадському транспорті, враховуючи нинішні технічні обмеження. Вартість квитка 50-60% від разової поїздки, тобто біля 15 грн. Також доцільно розглянути зменшення вартості проїзних квитків, щоб стимулювати платоспроможних пасажирів з власним авто користуватися громадським транспортом.		створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду.
225.	Олександр Ляшенко 29.05.2026 21:26 (власна редакція) Євген Негода 29.05.2026 21:26 (власна редакція) Штабовенко о Олександр 29.05.2026 21:32 (власна редакція) Михайло Аніщенко 29.05.2026 21:33 (власна редакція)	Підтримую пропозицію ГО "Пасажири Києва"	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту

	Тіхон Іщенко 29.05.2026 21:38 (власна редакція) Богдан Бондарчук 29.05.2026 21:38 (власна редакція) Олександр Коваленко 29.05.2026 21:39 (власна редакція) Владислав Тарасов 29.05.2026 21:39 (власна редакція) Юрій Кулініч 29.05.2026 21:50 (власна редакція) Катерина Савина 29.05.2026 21:50 (власна редакція) Антон Абрамов 29.05.2026 21:51 (власна редакція) Андрій Шишков 29.05.2026 21:52 (власна редакція) Єлисей Венгрус 29.05.2026 21:54			планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування
--	--	--	--	--

	(власна редакція) Денис Сагіров 29.05.2026 22:00 (власна редакція) Олександр Вікторович Колегаєв 29.05.2026 22:01 (власна редакція) Валентин Корнієнко 29.05.2026 22:05 (власна редакція) Гліб Задорожний 29.05.2026 22:20 (власна редакція) Володимир Осичнюк 29.05.2026 22:21 (власна редакція) Максим Цвеліх 29.05.2026 22:23 (власна редакція) Віктор Копилов 29.05.2026 22:24 (власна редакція) Юрій Муха 29.05.2026 22:50 (пропозиція) Павло Бродський			автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду. У зв'язку з викладеним пропозиція може бути врахована під час опрацювання перспективних напрямів розвитку системи
--	--	--	--	--

	29.05.2026 22:52 (власна редакція) Демурі Данелія 29.05.2026 23:01 (власна редакція) Денис Любченко 29.05.2026 23:45 (власна редакція) Юлія Місюк 29.05.2026 23:50 (власна редакція) Володимир Дорошенко 29.05.2026 23:53 (власна редакція) Ярослав Манелюк 29.05.2026 23:55 (власна редакція) Олександра Сокол 30.05.2026 00:00 (власна редакція) Natalya Chernyshov 30.05.2026 01:26 (власна редакція) Ігор Боринець 30.05.2026 01:50			громадського транспорту міста Києва.
--	--	--	--	---

	(власна редакція) Валентин Яловий 30.05.2026 07:09 (власна редакція) Сергій Заторжинський 30.05.2026 07:44 (власна редакція) Богдан Довгопол 30.05.2026 07:54 (власна редакція) Георгій Павлюченко 30.05.2026 08:57 (власна редакція) Микола Козлов 30.05.2026 09:43 (власна редакція) Олександр Мартиненко 30.05.2026 11:19 (пропозиція) Олександр Мартиненко 30.05.2026 11:19 (власна редакція) Артемій Кесслер 30.05.2026 12:05 (власна редакція) Стефанія Черба 30.05.2026 13:06 (власна редакція) Єва Чернухіна 30.05.2026			
--	---	--	--	--

13:14 (власна редакція) Василь Єременко 30.05.2026			
13:41 (власна редакція) Павло Сирватка 30.05.2026			
17:08 (власна редакція) Олексій Яковенко 30.05.2026			
17:38 (пропозиція) Роман Осташевський 30.05.2026			
17:49 (власна редакція) Дмитро Шумлянський 30.05.2026			
18:21 (власна редакція) Дмитро Гурський 30.05.2026			
18:35 (власна редакція) Олександр Гречко 30.05.2026			
20:19 (власна редакція) Антон В'юнник 31.05.2026			
08:29 (пропозиція) Мирослав Горшков 31.05.2026			
11:59 (власна редакція) Олександр Бульський 31.05.2026			

13:00 (власна редакція) Андрій Колеснік 31.05.2026			
13:57 (власна редакція) Артем Бушуєв 31.05.2026			
14:05 (власна редакція) Максим Крамської 31.05.2026			
14:15 (пропозиція) Мирослав Цапов 31.05.2026			
17:41 (власна редакція) Марія Коковіна 31.05.2026			
17:53 (власна редакція) Олександра Бочок 31.05.2026			
17:55 (пропозиція) Максим Йовенко 31.05.2026			
19:50 (власна редакція) Анна Третьякова 31.05.2026			
19:59 (власна редакція) Альона Василенко 31.05.2026			
20:54 (власна редакція) Олександр Матвєєв 31.05.2026			

	21:21 (пропозиція) Олександр Матвєєв 31.05.2026 21:21 (власна редакція) Марія Іванова 31.05.2026 21:42 (власна редакція) Дмитро Останін 31.05.2026 21:44 (власна редакція) Денис Євхимець 31.05.2026 21:55 (власна редакція) Ігор Буцол 31.05.2026 22:08 (власна редакція) А. Білоус 31.05.2026 23:04 (власна редакція) Іван Коваль 31.05.2026 23:29 (власна редакція) Євгеній Сучко 01.06.2026 02:01 (власна редакція) Максим Дзюбенко 01.06.2026 10:48 (пропозиція) Валерія Кузуб 01.06.2026 14:54 (власна редакція)			
226.	Платон Ган 29.05.2026	Проект справді містить позитивні зміни, як от	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та

	21:27 (пропозиція)	запровадження пересадкового квитка. На цьому переваги даної редакції завершуються. Останні 10 років можна спостерігати стрімку деградацію громадського транспорту Кількість рухомого складу зменшилась вдвічі. Це в свою чергу прізвело до збільшення інтервалів руху до 30 хв на більшості маршрутів. Місто систематично не вкладає гроші в утримання та ремонт рухомого складу, через що він ремонтується наявними силами та засобами Київпастрансу, що серйозно поступається за якістю. Приватні перевізники все ще не інтегровані в загальну систему громадського транспорту. Їх не можна побачити на мапі, для планування маршруту, відсутні валідатори для сплати карткам. Цінова пропозиція стане однією з найдорожчих в усій Європі, поступаючись в якості та кількості відповідної інфраструктури. Місячний проїзний на комунальний наземний транспорт Києва та метрополітен після зміни тарифів займе 4-ту сходинку серед проїзних в столицях Європи. Дорожче тільки в Лондоні, Амстердамі та Стокгольмі. Кияни будуть вимушені платити в середньому втричі дорожче за проїзд, ніж це роблять жителі столиць Центральної та Східної Європи. І це при тому, що з київським проїзним за 4875 грн (110 євро) ви не зможете скористатись маршрутною та міською електричкою. На додачу, навіть поточний дуже не вигідний для киян		ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: - у метрополітені – 64,60 грн, - у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси.
--	-------------------------------	--	--	--

		проїзний за 1300 грн (який майже ніхто не купує) коштує дорожче Праги, Будапешту та на рівні Варшави і Братислави. Хоча різниця в якості, зручності та передбачуваності транспорту з цими містами просто колосальна. Що вже казати про інші столиці. Зазначимо, що всі європейські міста роблять ставки на дешеві місячні, квартальні та річні проїзні. Щоб стимулювати містян користуватися дешевим та якісним муніципальним транспортом замість щоденного використання авто. Разові там зазвичай дорогі чи дуже дорогі. Але з річними проїзними вартість дня безлімітних поїздок ще вигідніша. В Празі складе 22 грн/день, Атенах – 47, Відні - 66, Стокгольмі - 145. Це дешевше, ніж буде в столиці України. У Києві, де вже 12 років знищують комунальний транспорт, все роблять навпаки. КМДА підсажує киян на нібито дуже дешеві разові поїздки, але робить абсолютно не вигідними місячні проїзні. Квартальних чи річних взагалі не пропонують. Щоб окупити поточний проїзний за 1300 грн (при тарифі 8 грн разової поїздки) треба зробити 163 поїздки – по 8 на день. У разі зміни вартості проїзного до 4875 (при тарифі 30) ми виходимо на ті самі 8 поїздок на день, які виїздити можуть лише активні кур'єри. Вимагаю від КМДА та мера Віталія Кличка викинути запропонований проєкт тарифів у смітник і провести якісне публічне обговорення та залучення експертів та напрацювання нового тарифного меню на	Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запровадження Вами запропонованої системи оплати потребуватиме покриття значних витрат підприємств за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування
--	--	---	--

		громадський транспорт у Києві. Підтримую пропозицію ГО "Пассажири Києва"		інших першочергових потреб територіальної громади. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду.
227.	Євген Сіроух 29.05.2026 21:28 (власна редакція)	• 20 грн — квиток з пересадкою в межах 45 хвилин* (базовий тариф) • 30 грн — квиток з пересадкою в межах 90 хвилин* • 80 грн — квиток на 1 добу • 1000 грн проїзний на місяць (на 300 грн дешевше, ніж зараз!)	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування

				інших першочергових потреб територіальної громади.
228.	Дмитро Пилипенко 29.05.2026 21:40 (пропозиція) Дмитро Пилипенко 29.05.2026 21:40 (власна редакція)	6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 липня 2027 року. В правилах користування транспортною картою написано: термін дії придбаних поїздок ОДИН РІК !!! На якій підставі змінюються характеристики (термін дії), вже придбаних поїздок? Порухення Закону України "Про захист прав споживачів"	Не враховано	Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка
229.	Марина Уяник 30.05.2026 02:22 (власна редакція)	Скажіть, а як можуть проголосувати люди в віці не пенсійному ще, або люди з інвалідністю? Ми всі проти підняття. Харків має безоплатний проїзд, а Київ у військовий стан платний, та ще і підняття цін.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус,

				трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
230.	Катерина Зоріна 30.05.2026 04:03 (власна редакція)	Я вважаю не правомірним та необґрунтованим збільшення майже в 4 рази вартість проїзду. Ми йдемо до Європи, але тоді повинно бути все як у Європі, а саме головне зарплати, соціальна підтримка населення, пенсія та ін. Зробити оплату проїзду по хвилинам під час воєнного стану, коли все стоїть і ти маєш по суті бути у безпечному місці, а не намагатися рухатися далі, бо в тебе згорить квиток на проїзд(недешевий). Я розумію, той хто придумав та погодив даний законопроект, на загальному транспорті не їздив	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом

		і їздити не збирається. Також для часового білета, повинно бути налаштовано транспорт по графіку, та картою з реальним рухом транспорту, без затримок. Якщо хочете координальних змін, то почніть з себе(вся наша влада). Ваша заробітні плата, виплати, соцзабезпечення всього того, що у звичайного населення немає і навіть у правників не буде. Зараз в нас проїзд на рівні Європи, то зробіть всі блага для населення, щоб заробітну плату піднялась в 4 і більше разів, а тоді ціни піднімайте.		Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Додатково інформуємо, що з моменту останнього підвищення тарифів у липні 2018 року і до цього
--	--	---	--	---

				часу середня заробітна плата по м. Києву зросла у 3,7 рази.
231.	Вікторія Пастушак 30.05.2026 09:44 (власна редакція)	З такими змінами ще більше людей пересяде на автомобілі, яке місто навіть у теперішній кількості не може переварити. Підтримую пропозицію ГО "Пасажири Києва"	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на

				промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу
--	--	--	--	---

				на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду. У зв'язку з викладеним пропозиція може бути врахована під час опрацювання перспективних напрямів розвитку системи громадського транспорту міста Києва.
232.	Станіслав Бондаренко 30.05.2026 11:35 (власна редакція)	Підтримую пропозицію ГО "Пасажири Києва" Безлімітний місячний проїзний в киеві не може коштувати більше ніж 1500 гривень. Не може бути найдорожчим в Європі. Проїзний повинен поширюватись на всі приватні маршрутні транспортні засоби, не тільки на комунальні. Так само квиток з обмеженням	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до

		по часу повинен включати в себе всі маршрутки. Одиничних квитків що не включають в себе пересадку не повинно існувати. Транспортна система повинна працювати як єдиний механізм, щоб надати кращу альтернативу приватним автівкам. Ті пропозиції що просуває КМДА тільки погіршують загальну ситуацію.		порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздки від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у
--	--	---	--	---

				разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїзду від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїзди) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання
--	--	--	--	--

				користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду. У зв'язку з викладеним пропозиція може бути врахована під час опрацювання перспективних напрямів розвитку системи громадського транспорту міста Києва.
233.	Олександра Янковська 30.05.2026 15:25 (власна редакція)	Не підтримую підвищення вартості проїзду в Київському метрополітені до 30 гривень за одну поїзду. Вважаю, що такий тариф є надмірним для значної кількості мешканців міста, особливо для працівників бюджетної сфери: педагогів, вихователів, працівників позашкільних закладів освіти, закладів культури, бібліотек, соціальних служб та інших державних і комунальних установ. Незважаючи на поступове зростання заробітних плат, рівень доходів багатьох працівників бюджетної сфери залишається недостатнім для покриття постійно зростаючих витрат на проживання. При вартості проїзду 30 гривень щоденні витрати на дорогу до роботи та додому становитимуть 60 гривень, а за	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів

		місяць — близько 1 300 гривень. Для багатьох сімей це є суттєвим навантаженням на бюджет, особливо в умовах воєнного стану, інфляції та зростання цін на комунальні послуги, продукти харчування та медикаменти. Метрополітен є основним видом транспорту для сотень тисяч киян. Його доступність безпосередньо впливає на можливість громадян дістатися до місця роботи, навчання та отримання необхідних послуг. Підвищення тарифу до 30 гривень може негативно позначитися на соціально вразливих категоріях населення та працівниках, які щодня забезпечують функціонування освітніх, культурних та інших суспільно важливих установ. Прошу зберегти чинний тариф або розглянути менш значне підвищення вартості проїзду з урахуванням реального рівня доходів мешканців міста та соціальної ролі громадського транспорту. Також доцільно передбачити механізми підтримки для працівників бюджетної сфери та інших категорій громадян, які регулярно користуються метрополітеном. **Прошу врахувати зазначені зауваження під час прийняття остаточного рішення.**		становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
234.	Глеб Сорокопуд 30.05.2026 18:38 (пропозиція) Глеб Сорокопуд 30.05.2026 18:38	Підтримую пропозицію ГО «Пасажири Києва»: 20 грн — разовий квиток (пересадки в межах 45 хв) 30 грн — пересадковий квиток (пересадки в межах 90 хв) 80 грн — денний квиток 1 000 грн — місячний проїзний	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або

	(власна редакція)	Додатково, встановити вартість одноразового квитка у розмірі 10 грн		надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і
--	-------------------	---	--	--

				сплачувати за 1 поїздки від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздки від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку
--	--	--	--	--

				«тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду. У зв'язку з викладеним пропозиція може бути врахована під час опрацювання перспективних напрямів розвитку системи громадського транспорту міста Києва.
235.	Іван Лялюшко 30.05.2026 21:34 (пропозиція)	Не підтримую підвищення вартості проїзду до 30 гривень за поїзду. В умовах відсутності відчутного зростання мінімальної зарплати, пенсій та стипендій, таке суттєве подорожчання - це черговий удар по користувачах громадського транспорту, який спровокує лише хвилю безквиткових поїздок. Жодна притомна людина, чий місячний дохід є меншим за 10 тисяч гривень, не зможе виділяти 1000-1200 гривень виключно на базові транспортні потреби, не кажучи вже про дозвілля. Як альтернативу пропоную звернутися до досвіду інших міст України та суттєво знизити	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940.

		темпи підвищення тарифів. Окрім цього, можна в куди менших обсягах зачепити ціну місячного квитка, аби стимулювати містян переходити до регулярної оплати. До того ж, проїзний квиток є гнучкішим у питанні впровадження пільг для адресування потреб різних соціальних категорій містян з відмінними фінансовими спроможностями.		За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
236.	Андрій Бондаренко 31.05.2026 00:49 (власна редакція)	«Хочу наголосити, що, попри те, що громадський транспорт в Києві є дотаційним, місто зараз шукає можливості, щоб не підвищувати цін на проїзд. Хоча в багатьох великих містах України це вже зробили. Різниця в існуючому тарифі і економічно обґрунтованому — 11 млрд в рік. Це — кошти, з	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток.

		бюджету Києва. А в умовах, коли в столиці забрали 8 млрд (на Укрзалізницю!) — на заплановану дотацію коштів столиці не вистачатиме», — зазначив міський голова. Джерело https://khreshchatyk.kyiv.ua/news/52947/. Зважаючи на викладене вище пропоную Залишити тариф як є. 8 грн		Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може
--	--	---	--	--

				вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
237.	Михайло Ярченко 31.05.2026 12:20 (пропозиція)	Підтримую пропозицію ГО "Пасажири Києва" та пропоную додатково запровадити: - квартальний квиток за 2000 грн на 3 місяці; - річний квиток за 3650 грн на рік. На вищевказані квитки теж мають розповсюджуватися соціальні знижки (студентські тощо).	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням

				прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздки від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажери, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздки від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують
--	--	--	--	---

				проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду.
238.	Максим Гоменюк 31.05.2026 13:12 (пропозиція)	Підтримую пропозицію ГО "Пасажири Києва" Також хочу звернути увагу на проблему, яку, наскільки я почув, не згадували під час відкритого обговорення. З мого власного досвіду та спостережень, наразі на певних популярних маршрутах (наприклад, 50 тролейбус, 114 автобус тощо) у години пік транспорт настільки забитий, що більшість людей просто не оплачує проїзд і, відповідно, ніяк не обліковується. Механізм наступний: кількість транспорту на маршрутах недостатня -> транспорт забивається настільки, що або буває фізично неможливо заплатити (пройти до валідатора або навіть дістати телефон, щоб оплатити в додатку), або вже принципово	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту

		не хочеться платити за такий сервіс навіть 8 грн -> більшість пасажирів не оплачує -> на папері/у системі здається, що транспорт не забитий, бо заплатила дуже мала частина пасажирів -> проблема не виправляється, цикл повторюється. Окремо через це може ще й завищуватися розрахункова собівартість перевезень: якщо в транспорті фактично їде набагато більше людей, ніж показує кількість оплат, то витрати діляться на занижену кількість пасажирів. Контролери цю проблему не виправляють, бо по настільки забитому транспорту їм фізично неможливо пересуватися. Відповідно, жодного разу їх тут на маршрутах не бачив. Модель із доступним безлімітним проїздом (вартістю 30-50 разових поїздок) зможе частково виправити цю ситуацію, бо забере в людей стимул кожного разу ухилятися від оплати в переповненому транспорті. Якщо людина вже купила проїзdnий (що буде робити значна частина пасажирів, яким щодня потрібно їздити на роботу, ще й із пересадками), то її поїздка фактично оплачена наперед, навіть якщо в конкретний момент вона фізично не може дістатися до валідатора або оплатити через телефон. Загалом я підтримую підвищення вартості проїзду, бо 8 грн, очевидно, вже не відповідають реальній		планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзdnими квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзdnому квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзdnому квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування
--	--	--	--	--

		собівартості. Але важливо не просто підняти ціну, а покращити саму систему так, щоб вона давала пасажиром правильні стимули оплачувати проїзд. Не дуже зрозуміло, навіщо продовжувати вигадувати свій велосипед, якщо вже видно, що він погано працює. Можна просто адаптувати готові найкращі світові практики з нормальними місячними, тижневими та добовими проїзними, які людям реально вигідно купувати. .. Окремо хочу виділити "вигідні" тарифи для гостей міста. Добовий квиток за 375 грн - це просто абсурд, бо щоб він окупився, потрібно здійснити мінімум 13 поїздок за день. Це не дає взагалі жодного стимулу його купувати. Для порівняння, у Відні тижневий!! квиток коштує приблизно як 10 разових поїздок. Особисто мені цей приклад (разом із пересадковим квитком вартістю 2-х разових поїздок) яскраво показав, що тарифи формувалися без нормального розуміння базової економічної логіки та поведінки пасажирів.		автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду.
239.	Ярослав Міщук 31.05.2026 13:20 (власна редакція)	Не підтримую підвищення вартості проїзду до 30 грн. Вважаю, що таке рішення може призвести до відмови частини мешканців від громадського транспорту на користь особистих автомобілів. Це	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на

		створить додаткове навантаження на дорожню інфраструктуру, збільшить затори, погіршить екологічну ситуацію та ускладнить пересування містом. Також підвищення тарифу стане додатковим фінансовим навантаженням для студентів, пенсіонерів та працюючих громадян (і так в країні війна, тяжко кінці з кінцями зводити). Пропоную спочатку оптимізувати витрати транспортних підприємств, посилити контроль оплати проїзду.		виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що
--	--	--	--	---

				створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
240.	Сергій Мазур 31.05.2026 15:38 (власна редакція)	Підтримую пропозицію ГО «Пасажири Києва»: 20 грн — разовий квиток (пересадки в межах 45 хв) 30 грн — пересадковий квиток (пересадки в межах 90 хв) 80 грн — денний квиток 1 000 грн — місячний проїзний Додатково, встановити вартість одноразового квитка у розмірі 10 грн. Також ПЕРЕД підвищенням вартості проїзду мають відбутись якісні зміни: 1 Перехід на транспортну роботу, в тому числі для приватних перевізників. 2 Єдиний оператор оплати, в тому числі для приватних перевізників. 3 Увесь громадський транспорт має бути обладнаний кондиціонерами. 4 Увесь громадський транспорт та зупинки мають бути доступними для маломобільних груп населення. 5 Співпраця з поліцією в питаннях контролю за смугами громадського транспорту та блокування трамвайних колій. 6 Комфортні зупинки, що мають захищати від дощу, вітру та сонця.	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі

				фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств.
--	--	--	--	---

				Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду.
241.	Олександр Петров 31.05.2026 16:02 (пропозиція)	У зв'язку з подорожчанням проїзду пропоную повернути безкоштовний проїзд для всіх пенсіонерів м.Києва (пенсіонерів по вислуге років пенсійного віку).	Враховано частково	Додатками 1 та 2 до Рішення Київради № 4007/4048 визначені категорії осіб, яким надано право безоплатного проїзду та проїзду з частковою оплатою у міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, а також категорії осіб, яким законами України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи», «Про охорону дитинства», «Про основи соціальної

				захищеності осіб з інвалідністю в Україні», «Про реабілітацію жертв репресій комуністичного тоталітарного режиму 1917 - 1991 років», «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей», «Про жертви нацистських переслідувань» надано право пільгового проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування міста Києва, який працює у звичайному режимі руху, та за пільговий проїзд яких здійснюється компенсаційні виплати підприємствам-перевізникам за кошти бюджету міста Києва.
242.	Олександр Рак 31.05.2026 17:38 (власна редакція)	Пропозиція ГО "Пасажири Києва": • 20 грн — квиток з пересадкою в межах 45 хвилин (базовий тариф) • 30 грн — квиток з пересадкою в межах 90 хвилин • 80 грн — квиток на 1 добу • 1000 грн проїзний на місяць (на 300 грн дешевше, ніж зараз!)	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги

				з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи
--	--	--	--	---

				обліку оплати проїзду, запровадження часових квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду.
243.	Артем Лиманський 31.05.2026 20:20 (власна редакція)	Заперечую проти підвищення тарифу. Міський бюджет у кінці кожного року має профіцит. Водночас підвищення тарифу в умовах, коли, за даними	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на

		дослідників, близько 30 відсотків громадян України перебувають за межею бідності, призведе до вкрай негативних соціальних наслідків. Громадський транспорт у першу чергу має соціальну функцію, а не комерційну. Так, наприклад, у Харкові проїзд у метро є безкоштовним на час дії воєнного стану. Пропоную заборонити підвищувати тарифи на проїзд у громадському транспорті протягом дії воєнного стану та 1 року після його скасування.		виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Залишення тарифів без змін потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що
--	--	---	--	---

				створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
244.	Dmytro Maliiov 01.06.2026 11:32 (власна редакція)	20 грн — квиток з пересадкою в межах 45 хвилин (базовий тариф) 30 грн — квиток з пересадкою в межах 90 хвилин 80 грн — квиток на 1 добу 1000 грн проїзний на місяць	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
245.	Анрій Саражинський 01.06.2026 15:17 (власна редакція)	Встановити проїзд 20 грн на добу	Не враховано	Відповідно до Закону України державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до

				порядків та методики, затверджених Наказом № 191, Наказом № 1175 та Наказом № 940, якими передбачено, що тарифи на перевезення формуються виходячи із планових економічно обґрунтованих витрат та загального обсягу перевезення пасажирів. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади.
246.	Veronika Todorova 01.06.2026 21:29 (власна редакція)	Пропозиція Пасажирів Києва підходить до кінця воєнного стану + період. Для значного підвищення потрібна доведена комплексна соціальна політика: підняття мінімалки та гарантії для безробітних, людей пільгових категорій. Платить той, хто працює і розраховує — доросла працездатна людина. Одноразові квитки вважаю можуть бути євро і два, за умови вигідних проїздних.		Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940. За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у

				метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Для зменшення витрат на проїзд можна користуватися системою поповнення транспортного ресурсу носія електронного квитка і сплачувати за 1 поїздку від 25,00 грн (у разі одноразового придбання 50 поїздок) до 30,00 грн (у разі одноразового придбання до 9 поїздок). Також, пасажирів, які користуються місячними проїзними квитками, будуть сплачувати за 1 поїздку від 23,29 грн (у місячному проїзному квитку на 124 поїздки) до 23,65 грн (у місячному проїзному квитку на 46 поїздок). Разом з тим питання зміни функціонування автоматизованої системи обліку оплати проїзду, запровадження часових
--	--	--	--	--

				квитків, встановлення нових видів проїзних документів, визначення строків їх дії та порядку використання потребує комплексного опрацювання за участю профільних структурних підрозділів, операторів автоматизованої системи оплати проїзду та комунальних транспортних підприємств. Запропоновані розміри вартості часових квитків, добових та місячних проїзних потребують проведення оцінки впливу на діяльність транспортних підприємств та бюджет міста. Водночас зазначаємо, що чинна система оплати проїзду вже передбачає можливість використання різних видів проїзних документів, а питання подальшого розвитку «тарифного меню», у тому числі впровадження більш гнучких механізмів оплати проїзду та стимулювання користування громадським транспортом на регулярній основі, може бути розглянуто під час подальшого вдосконалення автоматизованої системи оплати проїзду.
247.	Сергій Братуха 01.06.2026 21:35 (пропозиція)	Пропоную невикористані до 14 вересня 2026 року поїздки (які були придбані до 14 липня 2026 року) надати можливість обміняти назад на гроші або обміняти на нові поїздки в якомусь співвідношенні. Не можна точно розрахувати скільки поїздок буде	Враховано	Проектом розпорядження передбачається, що придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року

		використано, то чому невикористані поїздки мають пропасти? Не повинно цього бути!		поїздки, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.
248.	Сергій Братуха 01.06.2026 21:35 (власна редакція)	Поїздки, придбані на транспортну картку до 14 липня 2026 року, але не використані до 14 вересня 2026 року, можна обміняти на нові поїздки у співвідношенні 2 старі поїздки = 1 нова поїздка, або дати можливість повернути грошима (1 стара поїздка = 8 гривень). Також можна використати старі поїздки протягом року як це і було раніше у правилах, тобто старі поїздки діють так як і нові поїздки.	Враховано частково	Проектом розпорядження передбачається, що придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздки, що залишилися на транспортному ресурсі носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.
249.	Вероніка Агеева 01.06.2026 23:59 (власна редакція)	Доступність міського транспорту - стратегічний чинник нормального функціонування усіх сфер життєдіяльності міста, зокрема його економіки. Вважаю категорично неприйнятним підвищення оплати за проїзд у комунальному транспорті під час дії режиму військового стану, оскільки це буде дуже важким тягарем для людей, доходи яких неспівмірні з доходами громадян ЄС. Тим більше, що комунальним транспортом у переважній більшості користуються люди з невеликими доходами. Максимальне збільшення може становити не більше 12 грн. за поїздку. Пропоную: - вести системну судово -	Не враховано	Відповідно до Закону України «Про ціни та ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, тобто відшкодовувати витрати на виробництво товару або надання послуги та забезпечувати прибуток. Формування тарифів на перевезення пасажирів здійснюється відповідно до порядків та методик, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.03.2007 № 191, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 та наказом Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013 № 940.

		претензійну роботу щодо стягнення з відповідних державних органів грошових коштів на компенсацію за оплату проїзду пільговиків, які вони перераховувати міському бюджету відповідно до діючого законодавства. Нещодавні зміни до законодавства щодо цифровізації виконавчого провадження - мають забезпечити швидке та ефективне виконання судових рішень. - переглянути статті видатків міського бюджету, перерозподілити суми видатків на користь тих, статей, які критично необхідні для належного функціонування міста під час війни - зокрема на доступність комунального транспорту, підтримання інженерної інфраструктури, забезпечення альтернативного опалення та електропостачання, а не на облаштування нових парків.		За розрахунками підприємств транспорту планові тарифи на послуги з перевезення пасажирів становлять: у метрополітені – 64,60 грн, у наземних видах транспорту (автобус, трамвай, тролейбус) – 44,14 грн. Проектом розпорядження пропонується встановити тарифи на проїзд на рівні, який є нижчим за вартість перевезень, що розрахована комунальними підприємствами. Так, тариф у розмірі 30 грн здійснено на базі фактичних витрат підприємств транспорту за 2025 рік з урахуванням прогнозних індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік, актуалізації витрат на заробітну плату та енергоресурси. Запропонована Вами пропозиція потребуватиме покриття значних витрат перевізників за рахунок бюджету міста, що створить додаткове значне навантаження на бюджет міста Києва та може вплинути на фінансування інших першочергових потреб територіальної громади. Інші пропозиції не стосуються проекту розпорядження.
250.	Мартинюк Іван Миколайович 19.05.2026 09:16	Доброго дня! Шановне керівництво Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)! Я, Мартинюк Іван Миколайович,	Не враховано	Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової

	(пропозиція, що надійшла на електронну пошту cinpolit@kyivcity.gov.ua)	військовослужбовець, батько курсанта, який навчається у військовому вищому навчальному закладі міста Києва, звертаюся до Вас у межах громадського обговорення проекту розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху». Прошу під час доопрацювання та прийняття зазначеного проекту розпорядження передбачити механізм реалізації права безоплатного проїзду у міському пасажирському транспорті м. Києва для всіх курсантів вищих військових навчальних закладів столиці незалежно від місця їх реєстрації. Станом на сьогодні безоплатний проїзд фактично доступний лише для курсантів, зареєстрованих у місті Києві, тоді як значна кількість курсантів, які прибули на навчання з інших регіонів України, змушені щоденно оплачувати проїзд у громадському транспорті під час переміщення між навчальними корпусами, місцями проведення занять, практичної підготовки та службових заходів. У багатьох випадках такі переміщення відбуваються кілька разів на день. Моя донька навчається у ВІКНУ вже майже рік, і питання оплати проїзду для курсантів, які не мають		передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проектом розпорядження. Питання надання права безкоштовного проїзду у міському громадському транспорті столиці, який працює у звичайному режимі руху, курсантам вищих військових навчальних закладів міста Києва місце проживання яких не зареєстровано в місті Києві, не стосується змісту проекту розпорядження та буде направлено за належністю для врахування в подальшій роботі.
--	---	---	--	--

		київської реєстрації, залишається невирішеним, попри неодноразові звернення та актуальність цієї проблематики. Вважаю, що в умовах повномасштабної війни російської федерації проти України держава та органи місцевого самоврядування повинні демонструвати належну підтримку та повагу до військовослужбовців і майбутніх офіцерів, які свідомо обрали шлях служіння Українському народові. Курсанти військових вищих навчальних закладів вже сьогодні є складовою системи оборони держави, проходять військову службу, несуть відповідальність та готуються до виконання бойових завдань у майбутньому. Надання права безоплатного проїзду всім курсантам ВВНЗ міста Києва незалежно від місця реєстрації стане не лише соціально справедливим рішенням, а й проявом державної підтримки військової освіти та поваги до захисників України. З огляду на викладене, прошу врахувати зазначені пропозиції та зауваження під час громадського обговорення і подальшого прийняття відповідного розпорядження.		
251.	Арсенюк Олександр Сергійович 19.05.2026 10:15 (пропозиція, що надійшла на електронну пошту cinpolit@kyivcity.gov.ua)	Добрий день, вельмишановна Київська міська рада! З 18 травня 2026 року по 01 червня 2026 року проводиться публічне громадське обговорення підвищення тарифів на послуги з перевезення пасажирів у міському пасажирському транспорті (м.Київ).	Не враховано	Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми

		Прошу Вас врахувати такий важливий момент, як соціальний захист курсантів військових вишів м. Києва незалежно від місця реєстрації. Сьогодні більшість таких дітей, які приїхали навчатися до столиці з інших областей України, змушені щоденно оплачувати проїзд між навчальними корпусами, місцями занять та службової діяльності. Іноді це кілька поїздок на день. Після підвищення тарифів фінансове навантаження стане ще більшим. У реаліях війни курсанти — це майбутні офіцери та захисники України, які вже зараз проходять військову службу та готуються до виконання бойових завдань. Вважаю справедливим, щоб місто Київ забезпечило однакове право на пільговий проїзд для всіх курсантів, а не лише для тих, хто має київську реєстрацію. Прошу Вашої підтримки для захисту прав курсантів! 🤝😊 Щиро дякую!		власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проєктом розпорядження. Питання надання права безкоштовного проїзду у міському громадському транспорті столиці, який працює у звичайному режимі руху, курсантам вищих військових навчальних закладів міста Києва місце проживання яких не зареєстровано в місті Києві, не стосується змісту проєкту розпорядження та буде направлено за належністю для врахування в подальшій роботі.
252.	Світлана Шевченко 19.05.2026 11:00 (пропозиція, що надійшла на електронну пошту cinpolit@kyivcity.gov.ua)	Доброго дня. Прошу розглянути мій запит, прикріплений у вкладенні до цього електронного листа. Дані про мене і реквізити для відповіді вказані в тексті.	Не враховано	Відповідь буде надано листом, який додається
253.	Герасименко Олена Олександрівна 20.05.2026 15:41	ШАНОВНІ добродії, прошу долучити мою думку, щодо пільгового проїзду для курсантів військових вишів які навчаються у КИЄВІ. а прописанні у інших громадах,	Не враховано	Відповідно до Постанови № 541 вартість проїзних квитків для учнів закладів професійної (професійно-технічної) освіти, студентів (курсантів невійськових)

	(пропозиція, що надійшла на електронну пошту cinpolit@kyivcity.gov.ua)	тобто за ФАКТИЧНИМ місцем проживання.		закладів фахової передвищої та вищої освіти, які навчаються у таких закладах освіти незалежно від форми власності за денною формою здобуття освіти, встановлюється в розмірі половини вартості квитка для громадян, що передбачено запропонованим проектом розпорядження. Питання надання права безкоштовного проїзду у міському громадському транспорті столиці, який працює у звичайному режимі руху, курсантам вищих військових навчальних закладів міста Києва місце проживання яких не зареєстровано в місті Києві, не стосується змісту проекту розпорядження та буде направлено за належністю для врахування в подальшій роботі.
--	--	---------------------------------------	--	---

Усі пропозиції та зауваження, що надійшли під час обговорення проекту розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) і не стосуються його змісту, направлені за належністю.

5. Інформація про рішення, прийняті за результатами обговорення:

За результатами проведеного громадського обговорення щодо тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху, проект розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів і вартості проїзних квитків у міському пасажирському транспорті, який працює у звичайному режимі руху» буде видано в редакції, яка запропонована для громадського обговорення, але з урахуванням:

- зменшення вартості місячного проїзного квитка без обмеження кількості поїздок на метрополітен - автобус – трамвай – тролейбус – фунікулер для юридичних та фізичних осіб з 4875,00 грн до 3656,00 грн з відповідним зменшенням вартості цього проїзного квитка для юридичних та фізичних осіб на другу половину місяця, для студентів (курсантів невійськових) закладів фахової передвищої та вищої освіти, учнів закладів професійної (професійнотехнічної) освіти денної форми навчання та для учнів денної форми навчання;

- викладення пункту 6 проекту розпорядження в наступній редакції: «6. Придбані до 14 липня 2026 року поїздки на транспортний ресурс носія електронного квитка діють до 14 вересня 2026 року. Вартість невикористаних до 14 вересня 2026 року поїздок, що залишилися на транспортному ресурсі

носія електронного квитка, автоматично перераховуються в грошовий еквівалент та зараховуються на баланс грошових коштів носія електронного квитка.».

Директор Департаменту
економіки та інвестицій
міста Києва

Наталія МЕЛЬНИК