

Проекти міського громадського транспорту від ЄІБ в Україні

досвід Тернополя та Луцька



Тернопіль

Резюме дослідження

Впродовж останнього десятиліття Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) надавав значну фінансову підтримку модернізації систем міського громадського транспорту в Україні, зокрема через два масштабні проекти: «Міський громадський транспорт України» (2017–2025) та «Міський громадський транспорт України II» (2022–2027).

Орієнтовані на середні та великі міста України, обидва проекти були спрямовані на підвищення частоти та якості транспортних послуг, зміцнення їхньої сталості та одночасне скорочення видатків, кількості ДТП, а також обсягів вихлопних і парникових газів завдяки переходу на електротранспорт. Втім, досягнення цих стратегічних цілей стримувалося системними управлінськими викликами та обмеженим прогресом у сфері екологічного захисту.

Авторка

Катерина Мельник

Національна координаторка
CEE Bankwatch Network
ГО «Центр екологічних ініціатив
«Екодія»

kateryna.melnyk@bankwatch.org

Дізнатися більше:
bankwatch.org



Попри амбітні стратегічні цілі, були виявлені системні проблеми з реалізацією проєктів, а також обмежений прогрес у сфері захисту довкілля.

1. Низький рівень освоєння коштів ЄІБ та суттєві затримки у впровадженні.

У 2018–2025 роках, попри збільшення національних видатків на розвиток міського транспорту у тридцять разів (від 125 млн грн до 3,9 млрд грн), фактичний рівень використання коштів у більшості років залишався нижчим за 20%. Станом на середину 2025 року було використано лише 68,6% загальної суми кредиту ЄІБ за першим проєктом, тоді як за другим — законтраковано менше 20% бюджету. Тривала ратифікація, складні процедури перерахування коштів та повільне проведення тендерів Міністерством розвитку громад та територій України суттєво загальмували реалізацію обох проєктів.

2. Надмірна орієнтація на закупівлю рухомого складу замість розвитку інфраструктури.

Понад 95% вибраних коштів ЄІБ було спрямовано на придбання транспортних засобів, тоді як лише 4,8% — на модернізацію інфраструктури. Такий дисбаланс ставить під загрозу довгострокову стійкість інвестицій: застарілі депо, підстанції та контактні мережі обмежують ефективність роботи нового рухомого складу та скорочують його строк служби.

3. Закупівлі, що суперечать екологічним пріоритетам.

Із 296 одиниць транспорту, профінансованих у межах першого проєкту, 159 (53,7%) становлять дизельні автобуси, придбані для Києва, Львова та Миколаєва. Хоча вони відповідають стандарту Euro-6, такі закупівлі не узгоджуються з екологічними принципами ЄІБ та оновленою у 2024 році Національною транспортною стратегією України (2018), яка робить акцент на декарбонізації та переході до електромобільності. Подальше оновлення рухомого складу дизельним транспортом стримує досягнення національних та європейських кліматичних цілей.

4. Недостатнє стратегічне планування на місцевому рівні.

Міста зобов'язані розробляти Плани сталої міської мобільності (ПСММ), однак більшість із них — зокрема Луцьк — досі не підготував та не затвердив такі документи. У результаті заходи в межах субпроєктів з оновлення міського транспорту реалізуються всупереч вимогам фінансових угод між ЄІБ та Україною щодо надання кредиту та не відповідають екологічним і соціальним стандартам Банку.

5. Відмінності у реалізації субпроєктів між містами.

Луцьк демонструє помітний прогрес у розвитку електротранспорту: місто завершило закупівлю 29 нових тролейбусів і розпочало реалізацію другого проєкту, що передбачає придбання ще 30

одиниць. Водночас частка модернізації інфраструктурної складової у структурі бюджету проекту залишається вкрай незначною — лише 3,4%, а процес проведення тендерів і надалі зазнає суттєвих затримок.

Тернопіль бере участь у двох проєктах ЄІБ, проте досі не оновив свій тролейбусний парк. У межах другого субпроєкту заплановано закупівлю 30 тролейбусів, із яких контракт на 17 вже підписано, однак жодних заходів з модернізації інфраструктури не передбачено.

Тернопіль розробив ПСММ, тоді як Луцьк наразі такого плану не має, що не повною мірою відповідає екологічним та соціальним стандартам ЄІБ.

Обидва випадки свідчать про системну орієнтацію муніципалітетів на досягнення короткострокових, переважно видимих результатів замість забезпечення довгострокової стійкості, стратегічного розвитку галузі та скорочення викидів.

6. Збереження інституційних та процедурних бар'єрів.

Недостатня координація між Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерством фінансів України, АТ «Державний експортно-імпорتنний банк України» та органами місцевого самоврядування істотно подовжує строки погодження та фінансування проєктів. Оцінка тендерних пропозицій і затвердження контрактів нерідко тривають на кілька місяців довше від запланованих строків. Додатковою перешкодою є застарілі нормативні й технічні стандарти, які ускладнюють модернізацію інфраструктури та обмежують можливість включення технологічно складних компонентів до субпроєктів.

У сукупності ці чинники стримують своєчасне досягнення цілей проєктів, знижують очікуваний екологічний ефект та обмежують потенціал створення стійких, низьковуглецевих систем міського транспорту в Україні.

Рекомендації для ЄІБ

Щоб підвищити ефективність, екологічну відповідність та соціальний вплив поточних і майбутніх проєктів модернізації міського транспорту в Україні, рекомендовано вжити наступних заходів:

- Провести перегляд та внести відповідні зміни до кредитних угод у рамках субпроєктів проєкту «Міський громадський транспорт України», які передбачають закупівлю дизельних автобусів, скоротивши їх кількість до мінімально необхідної, із заміною на придбання тролейбусів — більш екологічно безпечного, енергоефективного та економічно обґрунтованого рішення.
- Посилити систему моніторингу з метою забезпечення того, щоб бенефіціари у сфері громадського транспорту мали повний комплект місцевих стратегічних документів,

передбачених Банком, для поточних та майбутніх субпроектів у рамках програм модернізації громадського транспорту, з особливим акцентом на розробку та офіційне затвердження ПСММ.

- Сприяти комплексному інвестуванню у транспортну систему, яке охоплює не лише закупівлю рухомого складу, а й модернізацію супутньої інфраструктури — тягових підстанцій, контактних мереж, депо, диспетчерських систем та цифрових сервісів, забезпечуючи підвищення ефективності, надійності та екологічної сталості міського транспорту.

Рекомендації для Міністерства розвитку громад та територій України та Міністерства фінансів України

- Забезпечити дотримання строків реалізації проєктів шляхом посилення вимог до регулярного моніторингу та звітності, включно з щоквартальним контролем виконання кожного підпроекту.
- Спростити міжвідомчу координацію між ключовими учасниками проєкту — ЄІБ, Міністерством розвитку громад та територій України, Міністерством фінансів України, АТ «Укресімбанк» та органами місцевого самоврядування — з метою скорочення термінів розгляду документів та прискорення процедур затвердження фінансування.
- Запровадити на законодавчому рівні обов'язковість розроблення та затвердження планів сталого міського транспорту, скасувавши їхній нинішній рекомендаційний статус у системі нормативно-правового регулювання України.
- Сприяти комплексному інвестуванню в систему міського громадського транспорту України, що охоплює не лише оновлення рухомого складу, а й модернізацію супровідної інфраструктури.

Рекомендації для громад та бенефіціарів субпроектів

- Підвищити рівень прозорості, підзвітності та залучення громадськості шляхом регулярного оприлюднення детальних звітів про хід реалізації проєктів.
- Передбачити інфраструктурну складову в межах поточних і майбутніх субпроектів з модернізації.

Вступ

Розвиток сучасної системи громадського транспорту є одним із ключових пріоритетів сталого міського планування, адже він підвищує мобільність населення, зменшує викиди парникових газів, скорочує затори та загалом покращує якість міського життя. Водночас модернізація транспортної інфраструктури потребує значних капітальних інвестицій, які часто перевищують фінансові можливості місцевих бюджетів. У таких умовах кредитні ресурси міжнародних фінансових інституцій стають важливим джерелом фінансування.

Це особливо актуально для України, де міжнародні фінансові інституції — зокрема ЄІБ та Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР) — відіграють ключову роль у реалізації реформ та підтримці розвитку інфраструктури.

Впродовж останнього десятиліття Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) надавав значну фінансову підтримку модернізації систем міського громадського транспорту в Україні, зокрема через два масштабні проекти: «Міський громадський транспорт України» (2017–2025)¹ та «Міський громадський транспорт України II» (2022–2027).²

Орієнтовані на середні та великі міста України, обидва проекти були спрямовані на підвищення частоти та якості транспортних послуг, зміцнення їхньої сталості та одночасне скорочення видатків, кількості ДТП, а також обсягів вихлопних і парникових газів завдяки переходу на електротранспорт. Втім, досягнення цих стратегічних цілей стримувалося системними управлінськими викликами та обмеженням прогресом у сфері екологічного захисту.^{3,4}

Проте ці проекти не включають ключові компоненти реформ, таких як комплексне планування міського транспорту, удосконалення тарифної політики або додаткові рішення, які могли б сприяти визначенню пріоритетів і розробці заходів для розв'язання нагальних проблем, зокрема забезпечення доступності, запобігання гендерно зумовленому насильству та домаганням, а також поліпшення доступу до транспорту для малозабезпечених і недостатньо охоплених послугами районів.

¹ Європейський інвестиційний банк, [Urban Public Transport Ukraine FL](#), Європейський інвестиційний банк, на 23 жовтня 2025.

² Європейський інвестиційний банк, [Ukraine Urban Public Transport FL II](#), Європейський інвестиційний банк, на 23 жовтня 2025.

³ Європейський інвестиційний банк, [Urban Public Transport Ukraine FL](#), Європейський інвестиційний банк, на 23 жовтня 2025.

⁴ Європейський інвестиційний банк, [Ukraine Urban Public Transport FL II](#), Європейський інвестиційний банк, на 23 жовтня 2025.

Модернізація міського громадського транспорту в Україні: проекти ЄІБ та нормативно-правові засади

16 листопада 2016 року ЄІБ та уряд України підписали фінансову угоду про надання кредиту для реалізації проекту «Міський громадський транспорт України», яку було ратифіковано законом України 12 квітня 2017 року. Проект спрямовувався на модернізацію муніципальних пасажирських автопарків шляхом закупівлі нових тролейбусів, трамваїв, автобусів і вагонів метро, а також на підтримку відновлення та розширення існуючої міської транспортної інфраструктури.⁵

Загальна вартість проекту становила 400 млн євро, з яких 200 млн євро — кредит ЄІБ. Реалізація проекту була запланована на період з 11 травня 2017 року по 11 травня 2025 року.⁶

Надана позика була спрямована на підтримку середніх і великих міст України для фінансування пріоритетних інвестицій у сфері місцевих пасажирських перевезень. Участь у проекті могли взяти лише ті міста, які відповідали таким критеріям:

- чисельність населення, за даними останнього перепису, перевищує 200 000 осіб;
- загальний парк пасажирського транспорту становить не менше 50 одиниць (включно з трамваями, тролейбусами, автобусами та вагонами метро).

Надана позика була спрямована на підтримку середніх і великих міст України для фінансування пріоритетних інвестицій у сфері місцевих пасажирських перевезень. Участь у проекті могли взяти лише ті міста, які відповідали таким критеріям:

- чисельність населення, за даними останнього перепису, перевищує 200 000 осіб;
- загальний парк пасажирського транспорту становить не менше 50 одиниць (включно з трамваями, тролейбусами, автобусами та вагонами метро).⁷

У рамках проекту передбачено фінансування низки напрямків, що відповідають економічним та екологічним критеріям ЄІБ. Зокрема, до них належать:

- закупівля нового рухомого складу громадського транспорту (тролейбусів, трамваїв, автобусів, вагонів метро);
- капітальний ремонт існуючого рухомого складу;

⁵ Європейський інвестиційний банк, [Urban Public Transport Ukraine FL](#), *Європейський інвестиційний банк*, на 23 жовтня 2025.

⁶ Реєстр проектів МФО, [Міський громадський транспорт України](#), *Register of IFI Projects*, на 9 квітня 2024.

⁷ Верховна рада України, [Проект «Міський громадський транспорт України» Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком](#), *Верховна рада України*, 11 листопада 2016.

- відновлення та модернізація інфраструктури, включно з трамвайними коліями, контактними мережами, депо та станціями;
- будівництво нових інфраструктурних об'єктів, зокрема колій, депо, станцій, а також впровадження інформаційних систем і систем автоматизованого збору плати за проїзд;
- надання послуг з планування, проєктування, технічного нагляду та моніторингу виконання робіт;
- забезпечення технічної підтримки органам місцевого самоврядування в процесі реалізації проєкту.⁸

Для отримання фінансування в межах проєкту 12 міських рад, які відповідали встановленим критеріям відбору (див. додаток А наприкінці документа), подали відповідні запити до тодішнього Міністерства інфраструктури України (нині — Міністерства розвитку громад та територій України).⁹

9 грудня 2020 року між Україною та ЄІБ було підписано другу Фінансову угоду щодо реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України II». Угода була ратифікована Законом України від 17 лютого 2022 року.¹⁰

Критерії відбору міст-учасників та напрями фінансування в межах цього проєкту залишилися такими ж, як у першому проєкті «Міський громадський транспорт України». Загальна вартість другого проєкту становить 404,5 млн євро, з яких 200 млн євро передбачено як кредитну підтримку ЄІБ.¹¹

Термін реалізації проєкту визначено з 19 вересня 2022 року до 19 вересня 2027 року. Як і в попередньому проєкті, фінансування субпроєктів охоплює закупівлю рухомого складу, оновлення інфраструктури, цифровізацію послуг тощо. Водночас, на відміну від першої фази, у межах другого проєкту передбачена можливість закупівлі електробусів.¹²

За попередніми даними Міністерства фінансів України, у межах проєкту «Міський громадський транспорт України II» планується спрямувати кошти на придбання 20 трамваїв, 264 тролейбусів та 65 електробусів.¹³

⁸ Там само.

⁹ Там само.

¹⁰ Верховна рада України, [Проект «Міський громадський транспорт України II» Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком](#), Верховна рада України, 9 грудня 2020.

¹¹ Реєстр проєктів МФО, [Міський громадський транспорт України II](#), *IFIs Projects*, на 9 квітня 2024.

¹² Верховна рада України, [Проект «Міський громадський транспорт України II» Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком](#), Верховна рада України, 9 грудня 2020.

¹³ Міністерство фінансів України, [Мінфін: Україна отримає 200 млн євро на розвиток міського громадського електро транспорту](#), Міністерство фінансів України, 17 лютого 2022.

Проект передбачає охоплення кількох міст, зокрема Черкас, Білої Церкви, Кам'янського, Дніпра, Львова, Кременчука та Запоріжжя. Загалом фінансування розподілятиметься серед 18 українських міст (повний перелік наведено в Додатку Б) з метою підтримки як закупівлі рухомого складу, так і розвитку міської транспортної інфраструктури.

Обидва проекти мають відповідати Екологічним та соціальним стандартам Групи ЄІБ, а також міжнародному та європейському екологічному законодавству, у тій мірі, в якій воно імplementоване в національне законодавство України. Втім, підпроекти в межах проекту «Міський громадський транспорт України», що передбачають закупівлю дизельних автобусів у Львові, Києві та Миколаєві,¹⁴ не відповідають ані Екологічним та соціальним стандартам Групи ЄІБ,¹⁵ ані екологічному законодавству ЄС.¹⁶

З огляду на необхідність узгодження обох проектів із національним законодавством слід зазначити, що з квітня 2018 року основним національним документом, який регулює транспортну систему України, є Національна транспортна стратегія України,¹⁷ оновлена в грудні 2024 року.¹⁸ Хоча проект «Міський громадський транспорт України» був затверджений до прийняття цієї Стратегії, окремі підпроекти, що передбачають закупівлю дизельних автобусів, були схвалені після 2018 року, і їхнє впровадження, включно з процесом закупівлі, триває. Внаслідок цього проект «Міський громадський транспорт України» наразі не повністю відповідає національному транспортному законодавству.

Натомість проект «Міський громадський транспорт України II», який передбачає закупівлю тролейбусів, трамваїв та електробусів, повністю відповідає стратегічним цілям, визначеним у першій та оновленій версіях Стратегії. Зокрема, він спрямований на досягнення третьої стратегічної цілі Стратегії, спрямованої на створення безпечного, орієнтованого на людей, екологічно чистого та енергоефективного транспорту з урахуванням завдань декарбонізації.¹⁹

¹⁴ Відповідно до офіційної відповіді Європейського інвестиційного банку від 18 липня 2025 року на запит про надання інформації, поданий 1 липня 2025 року.

¹⁵ Європейський інвестиційний банк, [European Investment Bank Environmental and Social Standards](#), Європейський інвестиційний банк, 3 лютого 2022.

¹⁶ Європейська комісія, [Law and governance](#), Європейська комісія, на 23 жовтня 2025.

¹⁷ Кабінет міністрів України, [Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року](#), *Vehkhovna Rada of Ukraine*, 30 May 2018.

¹⁸ Кабінет міністрів України, [Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках](#), Кабінет міністрів України, 27 грудня 2024.

¹⁹ Там само.

Використання коштів у рамках реалізації проєктів ЄІБ, спрямованих на оновлення громадського транспорту в Україні

Фінансування проєктів ЄІБ з модернізації міського громадського транспорту в Україні здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету через бюджетну програму КПКВК 3101610 «Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України».

Динаміку планових та фактично використаних обсягів фінансування в межах цієї програми за 2018–2025 роки наведено в табл. 1.

Таблиця 1. Динаміка планових та використаних обсягів коштів в рамках програми «Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України» за 2018-2025 роки²⁰

Період	Затверджено на рік з урахуванням змін, млн. грн	Уточнений річний план, млн. грн	Виконано за період, млн. грн	Ступінь виконання уточненого річного плану, %
2018	0	125	0	0
2019	254,551	254,55	0	0
2020	400	789,4	277,91	35,21
2021	600	900,52	735,5	81,67
2022	1005,92	4650	373,82	8,03
2023	6226,61	6226,60	456,9	7,33
2024	5809,94	5809,94	997,45	17,16
2025	3865,55	3865,55	402,5	10,41

Як свідчать дані табл. 1, обсяги коштів, передбачених на розвиток міського пасажирського транспорту в українських містах, зросли з 125 млн грн у 2018 році до 3865,5 млн грн у 2025 році — майже у 31 раз. Водночас протягом більшої частини аналізованого періоду, за винятком 2021 року, спостерігається низький рівень освоєння передбачених видатків.

Практичні аспекти реалізації

З метою поглибленого аналізу реалізації проєктів з модернізації міського громадського транспорту в Україні 1 липня 2025 року було подано офіційний запит до ЄІБ. У відповідь ЄІБ надав інформацію, яка дала змогу комплексно оцінити стан та динаміку впровадження цих проєктів.²¹

²⁰ Складено автором на основі даних Міністерства фінансів України, [Lending to the State Budget, Open Budget](#), на 23 жовтня 2025.

²¹ Відповідно до офіційної відповіді ЄІБ від 18 липня 2025 року на запит про надання інформації, поданий 1 липня 2025 року.

За підсумками конкурсного відбору, здійсненого на той час діючим Міністерством інфраструктури України у співпраці з ЄІБ, у межах проєкту «Міський громадський транспорт України» було затверджено фінансування для дев'яти міст (див. табл. 2).

Таблиця 2. Затверджені обсяги фінансування ЄІБ за містами та підпроєктами у межах проєкту «Міський громадський транспорт України» за період з 2017 року до першого кварталу 2025 року.

№ з/п	Місто	Підпроєкт	Фактичне фінансування (млн євро)
1	Львів	Закупівля 10 нових трамваїв	17,2
		Закупівля 48 дизельних автобусів ²²	22
		Будівництво автобусного депо	3,5
		Капітальний ремонт трамваїв ²³	3
Всього по Львову			35,7
2	Київ	Закупівля 20 нових трамваїв	24,9
		Закупівля 85 нових автобусів	18,6
Всього по Києву			43,5
3	Луцьк	Закупівля 29 нових тролейбусів	4,36
4	Суми	Закупівля 19 нових тролейбусів	4
5	Одеса	Закупівля 13 нових трамваїв	19,82
6	Запоріжжя	Закупівля 10 нових тролейбусів з автономним ходом	10,84 ²⁴
7	Харків	Закупівля 27 нових тролейбусів	9,9
8	Івано-Франківськ	Закупівля 9 нових тролейбусів з автономним ходом	3,615 ²⁵
9	Миколаїв	Закупівля 26 нових автобусів	4,5 ²⁶
Всього			136,235

Джерело: складено на основі даних, наданих ЄІБ у відповідь на запит від 1 липня 2025 року.

²² Переговорна процедура наразі перебуває на етапі проведення. Під час розкриття тендерних пропозицій було оголошено про закупівлю 48 автобусів.

²³ Підпроєкт було скасовано бенефіціаром. Можливість подання запиту до ЄІБ щодо перерозподілу коштів на користь підпроєкту «Контактна мережа та силові кабелі» залишається відкритою.

²⁴ До зазначеної суми буде додано грант Європейської комісії в розмірі 3 млн євро (обсяг кредиту ЄІБ становить 10,825 млн євро).

²⁵ До зазначеної суми буде додано грант Європейської комісії в розмірі 615 тис. євро (обсяг кредиту ЄІБ становить 3 млн євро).

²⁶ Обсяг кредиту ЄІБ становить 4,5 млн євро, при цьому додатково передбачено грантове фінансування в розмірі 449 тис. євро.



Згідно з даними табл. 2, у межах реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України» було освоєно 136,235 млн євро, що становить 68,6% від загального обсягу кредиту ЄІБ у розмірі 198,53 млн євро. Водночас у межах львівського підпроєкту тендерні та переговорні процедури щодо закупівлі 48 дизельних автобусів і будівництва автобусного депо наразі ще тривають.²⁷

Крім того, із 296 одиниць рухомого складу, профінансованих ЄІБ, 159 одиниць (53,7%) становлять автобуси, що працюють на традиційному дизельному паливі (див. табл. 3).

Таблиця 3. Основні технічні характеристики автобусів, придбаних у межах проєкту ЄІБ «Міський громадський транспорт України».

№ з/п	Місто	Виробник / модель автобуса	Тип пального	Відповідність стандарту Euro 6
1	Київ	Anadolu Isuzu Citiport 12 ²⁸	Стандартний дизель ²⁹	Так
2	Львів	Electron A18501 ³⁰	Стандартний дизель ³¹	Так
3	Миколаїв	Anadolu Isuzu Citibus ³²	Стандартний дизель ³³	Так

²⁷ Софія Турко, [Львів закупить 48 нових автобусів «Електрон» за кредит ЄІБ](#), *Zaxid.net*, 10 вересня 2025.

²⁸ InforCar News, [Київ придбає 85 автобусів за кошти ЄІБ](#), *InfoCar News*, 6 April 2024.

²⁹ Auto 24 News, [До Києва мають прибути турецькі автобуси Isuzu Citiport 12](#), *Auto 24 News*, 11 липня 2025.

³⁰ Liga.Net, [Львів уклав контракт на придбання 48 автобусів Електрон за 700 млн грн](#), *Liga.Net*, 10 вересня 2025.

³¹ Вікіпедія, [Електрон A18501](#), *Вікіпедія*, на 23 жовтня 2025.

³² Alltransua, [Тендер на автобуси для Миколаєва за кошти ЄІБ виграла Anadolu Isuzu](#), *Alltransua*, 15 червня 2024.

³³ Isuzu, [Isuzu Citibus](#), *Isuzu*, на 23 жовтня 2025.

Дані, наведені в табл. 3, свідчать про те, що всі автобуси, закуплені для Києва, Львова та Миколаєва в межах проєкту «Міський громадський транспорт України», працюють на традиційному дизельному паливі та не передбачають використання біодизеля. Попри те, що всі автобуси відповідають стандарту Euro 6, значні обсяги закупівлі таких транспортних засобів у межах проєкту з модернізації міського транспорту вказують на недостатній рівень екологічної сталості, оскільки це не сприяє впровадженню чистіших енергетичних альтернатив або суттєвому скороченню викидів парникових газів.

Більшість кредитних коштів — 129,735 млн євро (95,22 %) — була спрямована на придбання рухомого складу, тоді як 6,5 млн євро (4,78 %), виділені на модернізацію міської транспортної інфраструктури, залишилися переважно неосвоєними.

Щодо реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України II», ми отримали наступні дані щодо договірних зобов'язань за успішно завершеними тендерами (див. табл. 4).³⁴

Таблиця 4. Підтверджені суми фінансування ЄІБ за успішно завершеними тендерами в межах проєкту «Міський громадський транспорт України II»

№ з/п	Місто	Нові тролейбуси з автономним ходом	Нові трамваї (од.)	Нові електробуси (од.)	Фінансування ЄІБ (млн євро)
1	Тернопіль	17			5.5
2	Ужгород			9	3.9
3	Дніпро		5		9
4	Кременчук	18			7.6
5	Кам'янське		17		14.3
Всього		35	22	9	40.3

Джерело: складено на основі даних, наданих ЄІБ у відповідь на запит від 1 липня 2025 року.

³⁴ Відповідно до офіційної відповіді Європейського інвестиційного банку від 18 липня 2025 року на запит про надання інформації, поданий 1 липня 2025 року.



Згідно з даними таблиці 4, за майже три роки реалізації проєкту «Міський громадський транспорт України II» за результатами успішно завершених тендерних процедур було підтверджено фінансування на суму 40,3 млн євро, що становить близько 20% від загального запланованого обсягу кредиту ЄІБ у розмірі майже 200 млн євро.

У зв'язку з низьким рівнем освоєння коштів у рамках проєктів модернізації міського громадського транспорту в українських містах, було проведено консультації з представниками українських громад — основними бенефіціарами підпроєктів — а також з фахівцями у сфері транспорту. Ці обговорення дозволили визначити ключові фактори, що обмежують ефективне використання коштів проєкту, зокрема:

- **Складні та затяжні процедури перерахування коштів від ЄІБ до України.** Так, фінансова угода між Україною та ЄІБ щодо проєкту «Міський громадський транспорт України II» була підписана 9 грудня 2020 року, однак ратифікована Верховною Радою України лише 17 лютого 2022 року.
- **Складні та багаторівневі механізми перерахування коштів кінцевому бенефіціару.** Процес передбачає кілька послідовних етапів: спочатку орган місцевого самоврядування (міська рада) подає відповідний запит до Міністерства розвитку громад та територій України. Надалі цей запит передається на розгляд до Міністерства фінансів України. Після цього сформований пакет документів надсилається до АТ «Державний експортно-імпортний банк України» — уповноваженої фінансової установи, що виконує функції фінансового посередника з реалізації підпроєктів у межах відповідного проєкту ЄІБ.
- **Затягнуті тендерні процедури:** повільний розгляд та опрацювання тендерної документації в Міністерстві розвитку громад та територій України спричиняють суттєві затримки в реалізації проєктів.

Ми також проаналізували причини, з яких проєкти, що фінансуються ЄІБ, зазвичай надають пріоритет оновленню рухомого складу порівняно з інфраструктурними компонентами, такими як колії, тягові підстанції, депо та контактні мережі. Основні чинники наведено нижче:

1. Фінансові та інституційні чинники

- **Простіша реалізація:** закупівля рухомого складу є відносно простішим, швидшим і більш контрольованим процесом з погляду організації тендерів, постачання та введення в експлуатацію.
- **Вищі витрати та ризики проєктів з оновлення транспортної інфраструктури:** модернізація та реконструкція ліній і тягових підстанцій потребують значних капітальних інвестицій, складних проєктно-кошторисних робіт, численних погоджень з органами місцевого самоврядування, а також вирішення земельних питань.³⁵
- **Технічна складність і нормативно-правові обмеження:** нормативно-правова база у сфері електричного громадського транспорту значною мірою ґрунтується на застарілих радянських стандартах, що істотно ускладнює впровадження сучасних технічних рішень.³⁶
- **Обмежені обсяги кредитування:** типовий обсяг фінансування проєктів ЄІБ становить близько 200 млн євро, чого достатньо для оновлення рухомого складу, однак недостатньо для комплексної модернізації транспортної інфраструктури одночасно в кількох містах.

2. Політичні та соціальні чинники

- **Швидкий і наочно помітний суспільний ефект:** оновлення парку автобусів і тролейбусів забезпечує негайне підвищення якості пасажирських перевезень та формує сприйняття позитивних змін з боку громадськості, що водночас створює додаткові політичні вигоди.

3. Розподіл відповідальності

- **Рухомий склад:** процедура передачі транспортних засобів комунальним підприємствам для їх постановки на баланс є відносно простою, стандартизованою та чітко врегульованою.
- **Інфраструктура:** об'єкти електропостачання, колії та депо, як правило, перебувають у різних формах власності — органів місцевого самоврядування, комунальних підприємств і приватних суб'єктів господарювання, що істотно ускладнює планування та реалізацію заходів з модернізації в межах міжнародних кредитних програм.

³⁵ Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, [Urban Mobility in Ukraine: The 13 billion Euro gap](#), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 5, квітня 2014.

³⁶ Віктор Загреба, Антон Гаген, [Порівняльний аналіз законодавчих та технічних норм щодо електричного громадського транспорту в Україні та державах ЄС](#), FO Vision Zero, 2025.

Ключові висновки

- **Недостатнє освоєння фінансування ЄІБ та низька ефективність реалізації проєктів:** затяжні процедури проведення тендерів і переговорів суттєво гальмують своєчасну імплементацію обох проєктів. Строки виконання неодноразово порушувалися, процес реалізації залишається повільним, а українські міста не отримали очікуваних переваг від модернізації системи громадського транспорту. Ці системні недоліки в управлінні проєктами та закупівлях потребують термінового проведення інституційних реформ, зокрема шляхом впровадження комплексних заходів із підвищення спроможності.
- **Дисбаланс у структурі витрат:** понад 95 % виділених коштів спрямовано на придбання рухомого складу, тоді як модернізація інфраструктури майже не фінансується. Недостатність інвестицій у депо, системи електропостачання та суміжну інфраструктуру призводить до зниження ефективності та скорочення строку експлуатації транспортних засобів, придбаних у межах проєкту, що знижує їхній загальний позитивний вплив на функціонування міських транспортних систем.
- **Екологічні та стратегічні аспекти:** значна частка фінансування ЄІБ у межах проєкту «Міський громадський транспорт України» (53,7 %) була спрямована на закупівлю дизельних автобусів, що суперечить ключовим положенням Національної транспортної стратегії України. Зокрема, такий підхід ускладнює досягнення третьої стратегічної цілі Стратегії, спрямованої на забезпечення безпечного, орієнтованого на людей, екологічно чистого та енергоефективного транспорту в контексті декарбонізації. Незважаючи на відповідність усіх закуплених автобусів стандарту Євро-6, значна залежність від дизельного транспорту вказує на його обмежену екологічну ефективність та сповільнює перехід українських міст на чистий електричний транспорт.

Для глибшого розуміння процесу реалізації проєктів у межах загальної програми модернізації громадського транспорту ЄІБ в Україні було проведено аналіз підпроєктів, спрямованих на оновлення міського пасажирського транспорту у західних містах Тернополі та Луцьку.

Оновлення міського громадського транспорту у м. Тернопіль

Місто Тернопіль взяло участь в обох підпроєктах з оновлення громадського транспорту в межах проєктів ЄІБ «Міський громадський транспорт України»: підпроєкті «Оновлення автобусного парку Тернопільського міського підприємства «Міськавтотранс» (Міський громадський транспорт України)»³⁷ та підпроєкті «Модернізація електричного транспорту Тернополя» (Міський громадський транспорт України II).

³⁷ Наш день, [У Тернополі планують придбати 15 нових автобусів за 2 мільйони євро](#), Наш день, 23 грудня 2019.

Заплановані заходи та передбачені витрати в межах зазначених підпроектів здійснюються відповідно до Програм розвитку пасажирського транспорту міста Тернополя на 2018–2020³⁸ та 2021–2023³⁹ роки, оскільки вони інтегровані в ці Програми та становлять їх невід’ємну складову. Водночас слід зазначити, що не всі заходи обох підпроектів наразі реалізовані. Розробка та затвердження таких Програм є обов’язковою вимогою Національної транспортної стратегії до 2030 року.⁴⁰

Крім того, місто Тернопіль наразі реалізує заходи Програми розвитку пасажирського транспорту на 2024–2026 роки.⁴¹ Також відповідно до вимог ЄІБ, викладених у фінансових угодах щодо проєктів «Міський громадський транспорт України» та «Міський громадський транспорт України II», кінцеві бенефіціари зобов’язані розробити та затвердити ПСММ.^{42,43} Тернопільська міська рада завершила розробку цього Плану у 2021 році та відповідним рішенням Тернопільської міської ради затвердила 18 лютого 2022 року.⁴⁴

На момент затвердження Програми розвитку пасажирського транспорту на 2018–2020 роки парк громадського транспорту Тернополя налічував 56 тролейбусів середнім віком 25 років та 197 автобусів середнім віком 7 років. Незважаючи на застарілий стан електротранспорту міста, фінансування на закупівлю нових тролейбусів не було виділено - передбачалося лише придбання шести вживаних тролейбусів у межах Програми розвитку пасажирського транспорту на 2018–2020 роки.⁴⁵

Міськими органами влади було передбачено реалізацію підпроекту, спрямованого на оновлення автобусного парку, виконавцем якого визначено КП «Міськавтотранс».⁴⁶ Зазначений підпроект було інтегровано до Програми розвитку пасажирського транспорту міста на 2018–2020 роки,⁴⁷ яка

³⁸ Тернопільська міська рада, [Програма розвитку пасажирського транспорту на 2018-2020 роки](#), Тернопільська міська рада, на 27 листопада 2020.

³⁹ Тернопільська міська рада, [Програма розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки](#), Тернопільська міська рада, на 15 грудня 2023.

⁴⁰ Кабінет міністрів України, [Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року](#), Кабінет міністрів України, 30 травня 2018.

⁴¹ Тернопільська міська рада, [Програма розвитку пасажирського транспорту на 2024-2026 роки](#), Тернопільська міська рада, на 28 лютого 2025.

⁴² Верховна рада України, [Проект «Міський громадський транспорт України» Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком](#), Верховна рада України, 11 листопада 2016.

⁴³ Верховна рада України, [Проект «Міський громадський транспорт України II» Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком](#), Верховна рада України, 9 грудня 2020.

⁴⁴ Тернопільська міська рада, [Про затвердження Плану сталої міської мобільності Тернопільської міської територіальної громади](#), Тернопільська міська рада, 18 лютого 2022 року.

⁴⁵ Тернопільська міська рада, [Програма розвитку пасажирського транспорту на 2018-2020 роки](#), Тернопільська міська рада, на 27 листопада 2020.

⁴⁶ Там само.

⁴⁷ Там само.

охоплює весь комплекс запланованих заходів у сфері міського транспорту. У межах підпроєкту КП «Міськавтобус» планувало здійснити закупівлю 15 нових та вживаних автобусів, адаптованих для перевезення осіб з обмеженою мобільністю, загальною очікуваною вартістю близько 54,8 млн грн.⁴⁸ Водночас у період 2018–2020 років реалізація зазначеного заходу не відбулася у зв'язку з відсутністю фінансування (див. табл. 5).⁴⁹

Таблиця 5. Оновлення пасажирського транспорту в місті Тернопіль у період з 2018 по 2023 роки

Тип рухомого складу	Програма розвитку пасажирського транспорту на 2018–2020 роки ⁵⁰		Програма розвитку пасажирського транспорту на 2021–2023 роки ⁵¹	
	Місцевий бюджет	Проєкт ЄІБ «Міський громадський транспорт України»	Місцевий бюджет	Проєкт ЄІБ «Міський громадський транспорт України»
Тролейбуси (од.)	6 (б/к)	Не передбачено в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України»	5 (б/к)	Оголошено про закупівлю 17 тролейбусів, тендерні пропозиції наразі оцінюються в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України II»
Автобуси (од.)	21 б/к автобус та 20 автобусів МАЗ у лізинг	Заплановано придбання 15 нових та б/к автобусів; однак ця ініціатива не отримала фінансування	Було закуплено 35 нових автобусів	Процедури закупівель в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України» тривають. Закупівля автобусів в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України II» не передбачається

⁴⁸ Там само.

⁴⁹ Тернопільська міська рада, [Інформація про виконання Програми розвитку пасажирського транспорту на 2018-2020 роки](#), Тернопільська міська рада, 5 March 2021.

⁵⁰ Там само.

⁵¹ Тернопільська міська рада, [Інформація про виконання Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки](#), Тернопільська міська рада, 30 січня 2024.

Станом на момент ухвалення Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021–2023 роки технічний стан тролейбусного парку міста продовжував погіршуватися: в експлуатації перебувало 52 тролейбуси із середнім строком служби 26 років. Для порівняння, автобусний парк налічував 218 одиниць рухомого складу, при цьому середній строк експлуатації автобусів залишався незмінним і становив 7 років.⁵² Загалом Програма містила елементи, спрямовані на забезпечення сталого розвитку. Водночас її положення мали суперечливий характер, зокрема через одночасне стимулювання розвитку автомобільного транспорту.

У відповідь на це, до Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021–2023 роки було включено закупівлю 30 нових 12-метрових тролейбусів у межах підпроєкту «Модернізація електричного транспорту Тернополя», що фінансується за рахунок проєкту «Міський громадський транспорт України II».⁵³ Станом на кінець 2024 року було укладено контракт з ТОВ «ЕлектронМаш» на суму 5,5 млн євро на постачання перших 17 одиниць тролейбусів у 2025 році (детальні технічні характеристики тролейбусів наведено в Додатку В).⁵⁴

Окрім цього, у Програмі розвитку пасажирського транспорту на 2021–2023 роки розвиток автомобільного транспорту визначено одним із ключових пріоритетів. З цією метою упродовж 2021–2023 років за кошти місцевого бюджету було придбано 35 автобусів, зокрема 20 автобусів МАЗ та 15 автобусів «Еталон» А08128 «Троянда».⁵⁵ Водночас заплановане придбання 15 нових і вживаних автобусів у межах підпроєкту з модернізації електричного транспорту Тернополя реалізовано не було.⁵⁶

Оцінка реалізації субпроєктів у місті Тернопіль

Модернізація громадського транспорту в місті Тернопіль за підтримки ЄІБ свідчить про системну недооцінку потреби в оновленні міської системи електричного транспорту. Незважаючи на критично незадовільний технічний стан тролейбусного парку, більшість коштів місцевого бюджету було спрямовано на придбання автобусів.

Незважаючи на те, що підпроєкт з модернізації електричного транспорту міста передбачає закупівлю нових тролейбусів, фінансування на оновлення транспортної інфраструктури — зокрема контактних мереж, тягових підстанцій, депо та ліній електропостачання — не було виділено.

⁵² Тернопільська міська рада, [Програма розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки](#), Тернопільська міська рада, на 15 грудня 2023.

⁵³ Там само.

⁵⁴ Відповідь Тернопільської міської ради від 26 червня 2025 року на наш запит про надання інформації, поданий 4 квітня 2025 року.

⁵⁵ Тернопільська міська рада, [Інформація про виконання Програми розвитку пасажирського транспорту на 2021-2023 роки](#), Тернопільська міська рада, 30 січня 2024.

⁵⁶ Там само.

Модернізація міського громадського транспорту в Луцьку

Луцька міська рада у партнерстві з ЄІБ реалізує два підпроекти: «Оновлення інфраструктури електротранспорту міста Луцька Волинської області» (проект «Міський громадський транспорт України») та «Оновлення тролейбусного парку міста Луцька» (проект «Міський громадський транспорт України II»). Під час реалізації обох підпроектів Луцька міська рада затвердила Комплексну програму розвитку пасажирського транспорту міста на 2020–2024 роки. Наразі розвиток транспортного сектору міста здійснюється на основі таких нормативно-правових документів:

- Комплексна Програма розвитку міського пасажирського транспорту на 2025–2027 роки;
- Програма розвитку громадського транспорту Луцької міської територіальної громади на 2023–2027 роки;
- Програма підтримки функціонування інформаційних табло на зупинках громадського транспорту Луцької міської територіальної громади на 2025–2030 роки.⁵⁷

Фінансування заходів у межах обох підпроектів здійснюється в рамках Програми розвитку пасажирського транспорту Луцької міської територіальної громади на 2023–2027 роки.⁵⁸ Разом із тим, місто станом на сьогодні не розробило План сталої міської мобільності.

Ключовою метою обох підпроектів є зниження рівня викидів у центральній частині міста шляхом поетапного скорочення використання приватних транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння та переходу до чистого електричного транспорту. Серед пріоритетних завдань також визначено зменшення транспортного навантаження в центральній частині Луцька шляхом заміни надмірної кількості приватних маршрутних таксі та автобусів тролейбусами великої пасажиромісткості. Оновлення тролейбусного парку мало першочерговий характер, оскільки на момент започаткування підпроекту з модернізації інфраструктури електричного транспорту середній вік міських тролейбусів становив близько 30 років.

Відповідно до інформації Луцької міської ради, підпроект «Оновлення інфраструктури електротранспорту міста Луцька Волинської області», кредитну угоду за яким було підписано наприкінці 2018 року, наразі перебуває на завершальній стадії реалізації. Упродовж 2020–2022 років було успішно здійснено закупівлю 29 нових тролейбусів (детальніше див. Додаток Г), а також

⁵⁷ Луцька міська рада, [Програма економічного, соціального та культурного розвитку Луцької міської територіальної громади на 2025 рік](#), Луцька міська рада, 18 грудня 2024.

⁵⁸ Луцька міська рада, [Про внесення змін до Програми розвитку громадського транспорту Луцької міської територіальної громади на 2023–2027 роки](#), Луцька міська рада, 18 грудня 2024.

придбано комплектуючі, запасні частини та обладнання для технічного обслуговування, що в сукупності становить обсяг інвестицій у розмірі 5,23 млн євро.

Окрім цього, завершення використання гранту Європейської комісії в обсязі 155 тис. євро, передбаченого для модернізації інфраструктури електричного транспорту міста Луцька, зокрема контактної мережі та стрілочних вузлів, заплановано до кінця 2025 року.

Закупівля нового рухомого складу в межах підпроєкту з модернізації інфраструктури електричного транспорту забезпечила суттєве покращення якості електричного громадського транспорту в місті Луцьку: середній вік тролейбусного парку зменшився до 16 років, що, у свою чергу, сприяло оптимізації експлуатаційних витрат та підвищенню надійності функціонування транспортних послуг.

Другий підпроєкт, спрямований на оновлення тролейбусного парку міста Луцька, наразі перебуває на етапі реалізації із загальною вартістю 7,596 млн євро. Із зазначеної суми 6,33 млн євро фінансується за рахунок кредиту ЄІБ, тоді як решта 1,266 млн євро покривається за рахунок співфінансування з місцевого бюджету (включно з податком на додану вартість).

У межах підпроєкту передбачено закупівлю 30 нових сучасних низькопідлогових тролейбусів, зокрема:

- 24 тролейбусів без автономного ходу;
- 6 тролейбусів із повністю автономним ходом із дальністю не менше 10 кілометрів.

Підпроєкт спрямований на комплексне вдосконалення системи пасажирського транспорту міста Луцька шляхом забезпечення мешканців якісними, комфортними та екологічно сталими транспортними послугами. Серед його ключових цілей — зменшення транспортного навантаження на центральну частину міста, скорочення кількості автобусів із двигунами внутрішнього згоряння, зниження рівня заторів на дорогах, а також поліпшення екологічної ситуації завдяки скороченню викидів вуглецю.⁵⁹

Наразі триває тендерна процедура із закупівлі 30 тролейбусів, водночас кошти ЄІБ на реалізацію заходів у межах підпроєкту ще не були виділені. Як і у випадку з попередніми проєктами, затримки на етапі впровадження істотно уповільнюють виконання запланованих заходів.

⁵⁹ Луцька міська рада, [Оновлення тролейбусного парку міста Луцька \(спільно з Європейським інвестиційним банком\)](#), Луцька міська рада, на 23 жовтня 2025.

Оцінка реалізації підпроектів у місті Луцьк

Обидва підпроекти з модернізації громадського транспорту в Луцьку спрямовані на оновлення тролейбусного парку, підвищення якості та надійності пасажирських перевезень, а також зменшення впливу транспорту на довкілля шляхом поступового впровадження сучасних електромобілів. Водночас у межах першого підпроекту, який передбачає модернізацію інфраструктури електротранспорту, лише невелика частка коштів (3,4%) була спрямована на оновлення інфраструктури, а їх реалізація триває. У другому підпроекті, орієнтованому виключно на оновлення рухомого складу, фінансування інфраструктури не передбачене. Крім того, Луцьк лише частково відповідає вимогам ЄІБ щодо розробки та затвердження Плану сталої міської мобільності.

Основні результати: підпроекти ЄІБ, спрямовані на модернізацію міського громадського транспорту в Тернополі та Луцьку

Реалізація підпроектів модернізації громадського транспорту в Тернополі та Луцьку виявляє системні проблеми щодо оновлення електротранспорту та модернізації транспортної інфраструктури. У Тернополі більшість бюджетних коштів було спрямовано на закупівлю автобусів. Перший підпроект передбачав придбання дизельних автобусів, реалізація якого наразі не відбулася, тоді як другий підпроект орієнтований на оновлення тролейбусного парку, проте не передбачає фінансування заходів з модернізації супутньої інфраструктури.

В обох підпроектах міста Луцька пріоритет надано оновленню тролейбусного парку: у межах першого підпроекту на заходи з модернізації транспортної інфраструктури передбачено лише незначний обсяг фінансування, тоді як у другому підпроекті фінансування таких заходів не передбачено взагалі. Реалізація підпроектів у обох містах додатково ускладнюється істотними затримками на етапах переговорів, підготовки та проведення тендерних процедур і закупівель, а також невиконанням вимог ЄІБ щодо розроблення та затвердження відповідних ПСММ. Унаслідок цього впровадження підпроектів здійснюється виключно в межах вимог національного законодавства.

Рекомендації з підвищення ефективності реалізації проєктів ЄІБ з модернізації міського громадського транспорту в українських містах

Рекомендації для ЄІБ

- Переглянути та внести зміни до кредитних угод за підпроектами в межах проєкту «Міський громадський транспорт України», які передбачають закупівлю дизельних автобусів, з метою скорочення їх кількості до мінімально необхідного рівня, натомість спрямувати фінансування на придбання тролейбусів як більш екологічно безпечного, енергоефективного та економічно доцільного рішення.

- Посилити моніторинг, щоб забезпечити наявність у бенефіціарів у секторі громадського транспорту всіх необхідних місцевих стратегічних документів для реалізації як поточних, так і майбутніх субпроектів у рамках проектів з модернізації громадського транспорту, особливо щодо розробки та офіційного затвердження планів сталого міського транспорту.
- Сприяти комплексним інвестиціям у систему міського громадського транспорту, охоплюючи не лише рухомий склад, а й модернізацію супутньої інфраструктури, зокрема тягових підстанцій, контактних мереж, депо, диспетчерських систем та цифрових сервісів.

Рекомендації для Міністерства розвитку громад та територій України та Міністерства фінансів України

- Забезпечити дотримання строків реалізації проектів шляхом посилення вимог до регулярного моніторингу та звітності, включно з щоквартальним контролем виконання кожного підпроєкту.
- Спростити міжвідомчу координацію між ключовими учасниками проєкту — ЄІБ, Міністерством розвитку громад та територій України, Міністерством фінансів України, АТ «Укресімбанк» та органами місцевого самоврядування — з метою скорочення термінів розгляду документів та прискорення процедур затвердження фінансування.
- Запровадити на законодавчому рівні обов'язковість розроблення та затвердження планів сталого міського транспорту, скасувавши їхній нинішній рекомендаційний статус у системі нормативно-правового регулювання України.
- Сприяти комплексному інвестуванню в систему міського громадського транспорту України, що охоплює не лише оновлення рухомого складу, а й модернізацію супровідної інфраструктури.

Рекомендації для громад та бенефіціарів субпроектів

- Підвищити рівень прозорості, підзвітності та залучення громадськості шляхом регулярного оприлюднення детальних звітів про хід реалізації проєктів.
- Передбачити інфраструктурну складову в межах поточних і майбутніх субпроектів з модернізації.

Додаток А. Орієнтовні інвестиції у розрізі категорій та бенефіціарів в межах проекту «Міський громадський транспорт України»⁶⁰

Категорія	Міська рада	Орієнтовна сума (в мільйонах євро)
Закупівля нового рухомого складу (тролейбуси, трамваї, вагони метро та автобуси)	Львів, Біла Церква, Тернопіль, Харків, Луцьк, Суми, Івано- Франківськ, Кременчук, Чернігів, Київ, Запоріжжя, Одеса	278
Капітальний ремонт рухомого складу	Біла Церква	2
Відновлення інфраструктури - колій, контактних мереж, депо, станцій	Львів, Біла Церква, Харків, Суми, Кременчук, Одеса, Київ, Чернігів	20
Розвиток інфраструктури - нові трамвайні колії, контактні мережі, депо, станції, поставка та монтаж інформаційних систем та систем збору плати за проїзд	Львів, Біла Церква, Луцьк, Івано-Франківськ, Кременчук, Київ, Миколаїв	82
Всього		382

⁶⁰ Верховна рада України, [Проект «Міський громадський транспорт України»](#) Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком, Верховна рада України, 11 листопада 2016.

Додаток Б. Заплановані закупівлі рухомого складу та інфраструктурні заходи в рамках проекту «Міський громадський транспорт України II»

Місто	Заплановані закупівлі та заходи
Сєвєродонецьк	4 тролейбуси, 10 електробусів
Вінниця	40 тролейбусів, 10 електробусів, 5 зарядних станцій
Ужгород	5 електробусів із зарядними станціями
Черкаси	45 тролейбусів
Кременчук	10 тролейбусів, будівництво нової тролейбусної лінії
Біла Церква	25 тролейбусів, ремонт і модернізація тролейбусної лінії та тягових підстанцій
Мелітополь	10 електробусів, 5 зарядних станцій
Кам'янське	10 трамваїв
Хмельницький	50 тролейбусів без автономного ходу, 10 тролейбусів з автономним ходом
Тернопіль	30 тролейбусів
Кривий Ріг	10 трамваїв
Дніпро	Реконструкція трамвайної лінії, модернізація депо, закупівля трамваїв
Луцьк	30 тролейбусів (24 — без автономного ходу, 6 — з автономним ходом)
Запоріжжя	Реконструкція контактної мережі, трамвайної колії
Львів	Капітальний ремонт трамвайних вагонів, реконструкція трамвайної лінії
Полтава	Модернізація електротранспортної системи, капітальний ремонт 6 тягових підстанцій, закупівля 20 тролейбусів з автономним ходом
Одеса	30 електробусів
Чернівці	20 тролейбусів з автономним ходом

Додаток В. Технічні характеристики тролейбусів, які планується закупити у 2025 році в рамках підпроєкту «Модернізація міського електротранспорту м. Тернопіль»

Виробник тролейбусів:	ТОВ Завод "ЕлектронМаш"
Модель тролейбуса:	Т 19102 «Електрон»
Роки виготовлення:	2025
Габаритні розміри (д/ш/в):	12100мм/2550мм/3750
Порожня маса тролейбуса:	12060 кг
Допустима макс. маса:	19000кг
Загальна пасажиромісткість, в т.ч.:	102 пас.
Кількість місць для сидіння	37 пас.
Максимальна швидкість:	65 км/год
Максимальний ухил:	120%
Наявність автономного ходу та його протяжність:	немає
Тяговий електродвигун:	АД-903 У1
Тип двигуна:	Асинхронний двигун змінного струму
Рекуперація електроенергії:	немає
Кондиціонер салону/водія	Наявний/наявний
Підвіска передня:	Незалежна, пневматична
Підвіска ведуча	Залежна, пневматична
Наявність та кількість сигнальних кнопок	13 шт.
Наявність та кількість відкидного пандуса для заїзду інвалідної коляски	1 відкидний трап для інвалідного візка
Наявність та кількість спеціально пристосованих місць з пасками безпеки для їх фіксації під час руху	
Наявність пневматичної системи «кнілінг»	Наявна

Додаток Г. Основні технічні характеристики тролейбусів, придбаних у 2020–2022 роках у межах першого субпроєкту з ЄІБ «Оновлення інфраструктури електротранспорту міста Луцька Волинської області»⁶¹

Виробник тролейбуса	АТ «Богдан Моторс», СЕ АСЗ №1
Модель тролейбуса	T70117
Рік виготовлення	2020–2021
Габаритні розміри (довжина/ширина/висота)	11,960 / 2,550 / 3,800 мм (без урахування дзеркал та струмоприймачів)
Вага порожнього транспортного засобу	12,510 кг
Максимально допустима вага	18,900 кг
Пасажиромісткість	127 (34 сидячих, 93 стоячих)
Максимальна швидкість	60 км/год
Максимальний нахил	120
Автономна робота та запас ходу	500 m
Тяговий двигун	6DTA.002 U2 (Riga Electric Machine-Building Plant)
Тип двигуна	Асинхронний змінний електродвигун (АС-двигун), 180 кВт
Рекуперація електроенергії	Передбачено
Кондиціонер (пасажирський салон/кабіна водія)	Передбачено/передбачено
Передня підвіска	Незалежна, пневматична (виробник – ZF, Німеччина)
Підвіска ведучого мосту	Залежна, керована, портална (виробник – ZF, Німеччина)

⁶¹ Луцька міська рада, [Проект «Оновлення інфраструктури електротранспорту міста Луцька Волинської області» \(в рамках Проєкту «Міський громадський транспорт України» спільно з Європейським інвестиційним банком\)](#), Луцька міська рада, на 23 жовтня 2025.