Про проект рішення Черкаської

міської ради «Про затвердження

Програми розвитку міського

електротранспорту в м. Черкаси

на 2016-2020 роки»

Відповідно до п. 22 статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», розглянувши пропозиції департаменту житлово-комунального комплексу, виконавчий комітет Черкаської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Погодити, подати на розгляд та затвердження Черкаської міської ради проект рішення «Про затвердження Програми розвитку міського електротранспорту в м. Черкаси на 2016-2020 роки».
2. Контроль за виконанням рішення покласти на директора департаменту житлово-комунального комплексу Наумчука А.М.

Міський голова А.В. Бондаренко

Проект

Черкаська міська рада

Рішення

від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_

Про затвердження Програми

розвитку міського електротранспорту

в м. Черкаси на 2016-2020 роки

Відповідно до п.22 статті 26 Закону «Про місцеве самоврядування в Україні», розглянувши пропозиції департаменту житлово-комунального комплексу, Черкаська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Програму розвитку міського електротранспорту в місті Черкаси на 2016-2020 роки (додається).

2. Рішення міської ради від 12.03.2009 №4-986 «Про програму розвитку міського електротранспорту в місті Черкаси на 2009-2015 роки» вважати таким, що втратило чинність.

3. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Гончарова Ю.А., постійну **комісію з** питань житлово-комунального господарства, промисловості, транспорту, зв’язку,  підприємництва, екології та охорони навколишнього середовища (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_).

Міський голова А.В.Бондаренко

Додаток

ЗАТВЕРДЖЕНО

рішення Черкаської міської ради

від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ №\_\_\_\_\_\_\_

**П Р О Г Р А М А**

**розвитку міського електричного транспорту міста Черкаси**

**на 2016-2020 роки**

**СТРУКТУРА**

**І Загальні положення та поняття**

**ІІ Загальна характеристика сучасного стану міського електротранспорту**

**ІІІ Мета та основні завдання Програми**

**ІV Шляхи реалізації Програми**

**V Джерела фінансування Програми**

**VІ Очікувані результати реалізації Програми**

**VІІ Організація виконання заходів Програми**

**Додатки**

**І. Загальні положення та поняття**

За основу розроблення цієї Програми використано закони України “Про транспорт”, “Про міський електричний транспорт”, “Про джерела фінансування дорожнього господарства України”, “Про благоустрій населених пунктів”, Державна програма розвитку міського електричного транспорту на 2007-2017 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 року № 601, та інші законодавчі, підзаконні та нормативно-методологічні акти.

У Програмі застосовуються наступні терміни та поняття:

1) Діяльність у сфері міського електричного транспорту – здійснення комплексу робіт і заходів, пов'язаних з підготовкою, організацією та наданням транспортних послуг;

2) Замовники транспортних послуг (замовники) – місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та/або уповноважені ним юридичні особи, які замовляють транспортні послуги;

3) Маршрут (лінія) – напрямок руху тролейбуса за встановленим розкладом між визначеними та відповідно обладнаними пунктами на зупинках;

4) Міський електричний транспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян тролейбусами по маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів;

5) Об'єкти міського електричного транспорту – рухомий склад, контактні мережі, тягові підстанції, а також споруди, призначені для забезпечення надання транспортних послуг;

6) Пасажир – фізична особа, яка користується транспортним засобом, перебуваючи в ньому, але не причетна до керування ним;

7) Одиниця транспортної роботи – пробіг однієї одиниці рухомого складу міського електричного транспорту з пасажирами на відстань в один кілометр (тролейбусо-кілометр);

8) Перевізник – юридична особа, яка в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, здійсняючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту;

9) Рухомий склад – тролейбуси;

10) Тариф – вартісна величина плати за разовий проїзд одного пасажира або перевезення одного місця багажу міським електричним транспортом у межах установленої відстані (зони) або строку;

11) Транспортні послуги – перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням.

**ІІ. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА СУЧАСНОГО СТАНУ**

**МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ**

Громадський транспорт – одна із найважливіших сфер міського господарства, ефективне функціонування якого є необхідною умовою стабілізації структурних перетворень в економіці і задоволенні потреб населення в перевезеннях. Міський електричний транспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів і, при цьому, є найбільш екологічним серед усіх видів громадського транспорту.

В нашому місті збережена інфраструктура міського транспорту та існують умови для його розвитку. В той же час, протягом останнього десятиріччя в роботі міського електротранспорту намітилась тенденція до зменшення обсягів перевезень пасажирів і погіршення показників якості та безпеки їх транспортного обслуговування. Це спричинено значним фізичним зносом об'єктів міського електротранспорту, зокрема рухомого складу (понад 90 відсотків), а також відшкодуванням не в повному обсязі з державного бюджету вартості транспортних послуг, що надаються на безоплатній основі окремим категоріям громадян.

Недофінансування із державного бюджету за виконану транспортну роботу з перевезень окремих пільгових категорій громадян доводить до збиткової роботи підприємства та до відсутності обігових коштів на забезпечення першочергових платежів з виплати заробітної плати і сплати податків на неї у бюджети усіх рівнів.

Як свідчить світова практика, високі показники екологічності, провізної спроможності, комфорту та безпеки руху міського електротранспорту зумовлюють його активний розвиток. Проте міський електротранспорт не збільшує належну кількість одиниць рухомого складу через невиконання заходів, передбачених Державною програмою розвитку міського електротранспорту на 2007-2017 роки, в частині фінансування оновлення рухомого складу транспорту за рахунок відповідних цільових трансфертів з державного бюджету.

Посилення негативних тенденцій у сфері міського електротранспорту створює загрозу для зниження показників транспортної забезпеченості мобільності трудових ресурсів як фактора розвитку виробництва, підвищення рівня забруднення навколишнього середовища, перенасичення дорожньої мережі міста менш екологічними транспортними засобами та в цілому припинення тролейбусного руху в місті.

Тому Програма розвитку міського електричного транспорту міста Черкаси на 2016-2020 роки (надалі – Програма) спрямована на створення умов для забезпечення перевезення населення міста екологічно чистим громадським транспортом, покращення транспортної інфраструктури та якості надання послуг пасажирського транспорту.

**ІІІ. МЕТА ТА ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ПРОГРАМИ**

Метою програми є:

- створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення тролейбусами;

- відновлення потужностей, забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту;

- збільшення питомої ваги електротранспорту у міських пасажирських перевезеннях, пріоритетний його розвиток для зменшення рівня забруднення довкілля у місті Черкаси;

- підвищення рівня технічного оснащення комунального підприємства “Черкасиелектротранс ”Черкаської міської ради” та ефективності його роботи.

Для досягнення визначеної Програмою мети передбачається досягнути такі цілі та завдання:

- розвиток комунального підприємства “Черкасиелектротранс” Черкаської міської ради” в ринкових умовах;

- технічне переоснащення та реконструкція тролейбусних ліній ;

- придбання нового рухомого складу на умовах спів фінансування державного та міського бюджетів;

- відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу міського електротранспорту;

- капітальний ремонт основних об'єктів міського електротранспорту з метою ліквідації аварійного стану;

- заміна та відновлення обладнання тягових підстанцій;

- впровадження новітніх технологій, передусім енергозберігаючих, процесів реконструкції та модернізації контактної мережі, тягових підстанцій, інших об'єктів міського електротранспорту, що призначені для надання населенню транспортних послуг;

- вдосконалення діючої системи організації руху із застосуванням нових електронних систем;

- вдосконалення системи продажу квитків та надходження плати за проїзд ;

- впровадження електронного методу оплати за проїзд.

**IV. ШЛЯХИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОГРАМИ**

Забезпечення належного рівня перевезень пасажирів міським електротранспортом передбачається розв'язати шляхом:

1) Організації ефективного управління міським електротранспортом:

- здійснення органами місцевого самоврядування функцій замовника послуг з перевезень пасажирів відповідно до норм, визначених статтею 7 Закону України “Про міський електричний транспорт”;

- вирішення питань розвитку маршрутної мережі;

- ефективне використання та розвиток ремонтної інфраструктури підприємства, належне утримання рухомого складу, забезпечення безпеки руху та поліпшення якості надання транспортних послуг;

- застосування GPS моніторингу та впровадження єдиного диспетчерського керування пасажирськими перевезеннями м. Черкаси.

2) Забезпечення беззбиткового функціонування підприємства:

- вирішення в межах повноважень органами місцевого самоврядування питань щодо повного відшкодування з державного та місцевого бюджетів втрат підприємства від безоплатного перевезення окремих категорій громадян, та щодо відшкодування з міського бюджету, зокрема у вигляді фінансової підтримки, - втрат від установлення тарифів на проїзд у міському електротранспорті, рівень яких не покриває витрат з перевезення пасажирів (в тому числі по пільгових тарифах на перевезення студентів та учнів);

- збільшення власних доходів підприємства шляхом здійснення органами місцевого самоврядування у порядку, встановленому законодавством, регулювання граничних рівнів тарифів на проїзд для різних видів транспорту;

- підвищення ефективності роботи системи продажу квитків та надходження плати за проїзд, в тому числі шляхом запровадження електронного продажу квитків та інших заходів.

- збільшення надходжень від розміщення реклами на транспорті, надання інших додаткових послуг;

- зменшення витрат на експлуатаційну діяльність шляхом оптимізації чисельності працівників підприємства, підвищення якості технічного обслуговування і ремонту об'єктів міського електротранспорту, впровадження заходів з енергозбереження;

- здійснення фінансової підтримки з метою забезпечення ефективної господарської діяльності заснованого міською радою підприємства-перевізника, що надають транспортні послуги, здійснюючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту міста Черкаси, за напрямками і в порядку, встановленому Черкаською міською радою, та за рахунок джерел, визначених у розділі V Програми, якщо це не суперечить нормам чинного законодавства.

3) Ремонту та оновлення рухомого складу міського електротранспорту:

- придбання нового рухомого складу на умовах співфінансування державного та міського бюджетів;

- придбання вітчизняних та іноземних тролейбусів після капітального ремонту;

- відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу міського електротранспорту, в тому числі придбання матеріалів та запасних частин для ремонту тролейбусів, їх кузовів, а також закупівля шин.

4) Оновлення і технічне переоснащення об'єктів міського електротранспорту:

- будівництво та реконструкція тролейбусних ліній з використанням новітніх, в тому числі енергозберігаючих, технологій, конструкцій та спеціальних частин для контактних мереж;

- реконструкція, капітальний та поточний ремонт енергетичних об'єктів міського електротранспорту, зокрема тягових підстанцій, контактної мережі;

- заміна опор контактної мережі міського електротранспорту (як аварійних, так і в межах технічного переоснащення) із залізобетонних стояків на металеві і металеві з анодованим покриттям)

5) Розвитку маршрутної мережі міського електротранспорту:

- удосконалення схем організації руху міського електротранспорту з метою збільшення обсягів пасажирських перевезень.

- раціоналізація маршрутної мережі пасажирських перевезень міста.

Більш детально перелік відповідних заходів, а також обсяги фінансування таких заходів відображено в додатку 1 до Програми.

**V. ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ ПРОГРАМИ**

Джерелом фінансування заходів, передбачених цією Програмою, можуть бути кошти загального та спеціального фондів (в тому числі бюджету розвитку), міського бюджету, кошти Державного бюджету України, інших місцевих бюджетів у вигляді цільових та інших трансфертів, власні кошти підприємства-перевізника, що надає транспортні послуги, здійснюючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту. Також заходи з відновлення та розвитку міського електричного транспорту в межах чинного законодавства можуть фінансуватись за рахунок залучених (на умовах повернення) коштів, в тому числі кредитів, запозичень тощо. Крім того, фінансовим ресурсом реалізації заходів по Програмі можуть бути інвестиційні ресурси – добровільні внески підприємств, установ, організацій та фізичних осіб, в тому числі шляхом створення відповідних цільових фондів, а також інші джерела, що не заборонені нормами чинних нормативно-правових актів.

Фінансування програми проводиться в межах бюджетних призначень, затверджених рішенням про міський бюджет на відповідний рік, по загальному та спеціальному фондах і може здійснюватись в межах чинного бюджетного законодавства по кодах тимчасової класифікації видатків та кредитування місцевих бюджетів:

* 170602 «Компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом окремим категоріям громадян»;
* 170603 «Інші заходи у сфері електротранспорту»;
* 180409 «Внески органів влади Автономної Республіки Крим та органів місцевого самоврядування у статутні капітали суб'єктів підприємницької діяльності»;
* інші коди бюджетної класифікації відповідно до діючого законодавства та рішень про міський бюджет на відповідний період

Головним розпорядником коштів по виконанню заходів Програми визначити департамент житлово-комунального комплексу міської ради, а в частині пільгових перевезень департамент соціальної політики та інші структурні підрозділи міської ради, визначені рішенням міської ради про міський бюджет на відповідний рік.

**VI. ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОГРАМИ**

Виконання Програми дасть змогу забезпечити:

- збільшення обсягів пасажирських перевезень екологічним транспортом;

- підвищення ефективності використання об'єктів міського електротранспорту;

- розвиток та збереження мережі міського електротранспорту, його сталу та ефективну роботу;

- підвищення якості та безпеки транспортних послуг, що надаються міським електричним транспортом;

- доведення зносу основних фондів міського електротранспорту до рівня експлуатаційної безпеки;

- розв'язання транспортної сталої мобільності та поліпшення екологічного стану міста Черкаси, збереження довкілля.

Результативні показники виконання Програми наведено в додатку 2.

**VIІ. ОРГАНІЗАЦІЯ ВИКОНАННЯ ЗАХОДІВ ПРОГРАМИ**

Координація діяльності та систематичний контроль за виконанням передбачених Програмою заходів, а також залучення до виконання Програми в установленому законодавством порядку, в тому числі відповідно до статті 22 Бюджетного кодексу України, підприємств, установ і організацій незалежно від форми власності та відомчого підпорядкування покладається на департамент житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради, що підзвітний Черкаській міській раді та її виконавчому комітету.

Департамент житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради розробляє та протягом 45 днів після набрання чинності рішенням міської ради про затвердження Програми затверджує спільно з місцевим фінансовим органом (департаментом фінансової політики) паспорт відповідної бюджетної програми, а в наступних бюджетних періодах – протягом 45 днів після набрання чинності рішенням міської ради про місцевий бюджет.

На всіх стадіях бюджетного процесу його учасники в межах своїх повноважень здійснюють оцінку ефективності бюджетної програми, що передбачає заходи з моніторингу, аналізу та контролю за цільовим та ефективним використанням бюджетних коштів. Оцінка ефективності бюджетної програми здійснюється на підставі аналізу результативних показників бюджетної програми, а також іншої інформації, що міститься в бюджетних запитах, кошторисах, паспортах бюджетних програм, звітах про виконання кошторисів та звітах про виконання паспортів бюджетних програм.

Крім того, департамент житлово-комунального комплексу щороку не пізніше 1 лютого подає звіт про стан виконання програми за попередній рік, що публікується на сайті міської ради, та вносить на розгляд сесії міської ради погоджені рішенням виконавчого комітету міської ради пропозиції щодо коригування завдань Програми.

Додаток 1

до Програми розвитку міського

електричного транспорту міста

Черкаси на 2016 - 2020 роки

**Перелік заходів на виконання Програми**

**розвитку міського електричного транспорту**

**міста Черкаси на 2016 – 2020 роки**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показники | Одиниці виміру | Виконання за роками | | | | |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|  | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **Забезпечення беззбиткового функціонування підприємства міського електротранспорту** | | | | | | |
| Компенсація втрат доходів від установлення тарифів на проїзд, рівень яких не покриває витрати з перевезення пасажирів | тис. грн. | 9500 | 11875 | 14250 | 15300 | 15300 |
| Компенсація втрат доходів від пільгового перевезення окремих категорій громадян | тис. грн. | 21784,7 | 22314,6 | 22713,1 | 28845,6 | 29000 |
| Компенсація втрат доходів від регулювання тарифів на перевезення учнів та студентів | тис. грн. | 120,0 | 167,5 | 222,0 | 294,0 | 397,0 |
| Відшкодування відсотків за користуванням кредитними ресурсами фінансових установ | тис. грн. | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Впровадження електронного методу оплати за проїзд | тис. грн. | 600 | 500 | 300 | 400 | 200 |
| **Ремонт та оновлення рухомого складу міського електротранспорту** | | | | | | |
| Оновлення рухомого складу міського електротранспорту | тис. грн. | 120150 | 60075 | 60075 | 60075 | 60075 |
|  | одиниць | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Придбання вітчизняних та іноземних тролейбусів після капітального ремонту | тис. грн. | 5600 |  |  |  |  |
|  | одиниць | 8 |  |  |  |  |
| Придбання матеріалів та запасних частин для відновлення та модернізацію рухомого складу | тис. грн. | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 |
| Придбання шин для тролейбусів | тис. грн. | 832,5 | 932,4 | 1007,93 | 1100,0 | 1100,0 |
| **Оновлення, технічне переоснащення та розвиток об'єктів міського електротранспорту** | | | | | | |
| Капітальний ремонт контактної мережі - всього | тис. грн. | 2542,31 | 1929,34 | 1791,18 | 3217,02 | 3895,85 |
| В тому числі – придбання та заміна контактного дроту, спецчастин | тис. грн. | 2157,47 | 1620,22 | 1463,51 | 2849,52 | 3472,35 |
| - придбання та заміна аварійних опор контактної мережі | тис. грн. | 384,84 | 309,12 | 327,67 | 367,5 | 423,5 |
| Виконання робіт зі встановлення  “Автоматизованої системи комерційного обліку електричної енергії споживача“ (АСКОЕ) | тис. грн. | 411,15 | 300,1 | 200,5 | 150 | 100 |
| Капітальний ремонт тягової підстанції № 10 по вул. Смілянській132/3 потужністю 1434КВА | тис. грн. | 2000,0 | 3000,0 | 3000,0 |  |  |
| Капітальний ремонт виробничого приміщення профілакторію по пр. Хіміків ,82 | тис. грн. | 4408 |  |  |  |  |
| Утеплення виробничих приміщень та заміна вікон | тис. грн. | 700,25 | 1000,0 | 1000,0 | 1000 | 1000 |
| Технічне переоснащення розворотного кільця контактної мережі по вулиці Руставі | тис. грн. | 100 |  |  |  |  |
| **Організація ефективного управління міським електротранспортом** | | | | | | |
| Впровадження системи контролю громадського транспорту та інформаційне забезпечення GPS- трекер “SOLO - 1” | тис. грн. | 746,35 | 300 | 300 | 200 | 100 |
| Впровадження WI-FI - зони в тролейбусах | тис. грн. | 89,25 | 50 | 50 | 50 | 50 |

Додаток 2

до Програми розвитку міського

електричного транспорту міста

Черкаси на 2016- 2020 роки

**Результативні показники**

**виконання Програми розвитку міського електричного транспорту міста Черкаси**

**на 2016 – 2020 роки**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показники | | Одиниці виміру | 2016 рік | | 2017 рік | | 2018 рік | | 2019 рік | | 2020 рік | |
|  |  | |  | Загальний фонд | Спеціальний фонд | Загальний фонд | Спеціальний фонд | Загальний фонд | Спеціальний фонд | Загальний фонд | Спеціальний фонд | Загальний фонд | Загальний фонд |
| 1 | 2 | | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|  | **Створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення тролейбусами** | | | | | | | | | | | | |
| **1** | **Затрат** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Кількість тролейбусів | | одиниць |  | 108 |  | 108 |  | 108 |  | 108 |  | 108 |
| 1.2 | Кількість тролейбусів, що відпрацювали свій ресурс | | одиниць |  | 72 |  | 72 |  | 72 |  | 72 |  | 72 |
| 1.3 | Кількість шин | | штук |  | 676 |  | 739 |  | 803 |  | 883 |  | 962 |
| 1.4 | Кількість шин, які необхідно замінити | | штук |  | 155 |  | 170 |  | 184 |  | 202 |  | 220 |
| **2** | **Продукту** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Кількість тролейбусів, які планують придбати | | одиниць |  | 30 |  | 15 |  | 15 |  | 15 |  | 15 |
| 2.2 | Кількість вітчизняних та іноземних тролейбусів після капремонту, які планують придбати | |  |  | 8 |  | 0 |  | 0 |  | 0 |  | 0 |
| 2,3 | Кількість тролейбусів,що відпрацювали свій ресурс | | одиниць |  | 57 |  | 42 |  | 27 |  | 12 |  | 0 |
| 2.4 | Кількість шин, які планують придбати | | одиниць |  | 204 |  | 204 |  | 223 |  | 242 |  | 290 |
| 2.5 | Організація зони Wі - Fі в тролейбусах | | тис. грн. |  | 89,3 |  | 50 |  | 50 |  | 50 |  | 50 |
| **3** | **Ефективність** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Середня вартість придбання одного нового тролейбусу | | тис. грн. |  | 4010 |  | 5213 |  | 6150 |  | 6500 |  | 6500 |
| 3,2 | Середня вартість придбання одного вітчизняного чи іноземного тролейбусу після капремонту | | тис. грн. |  | 700 |  | 741,4 |  | 783 |  | 877 |  | 947,2 |
| 3.3 | Середня вартість придбання однієї шини | | тис. грн. |  | 5 |  | 5,6 |  | 6,1 |  | 6,8 |  | 7 |
| **4** | **Якості** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Відсоток тролейбусів, які планують придбати до загальної кількості тролейбусів, що відпрацювали свій ресурс | | % |  | 52,78 |  | 26,3 |  | 35,7 |  | 55,56 |  | 125 |
| 4.2 | Відсоток шин, які планують придбати до потреби | | % |  | 76 |  | 83,3 |  | 83,5 |  | 83,5 |  | 83,5 |
|  | **Заміна контактного дроту в місцях виходу його з ладу та ремонт рухомого складу** | | | | | | | | | | | | |
| **1** | **Затрат** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Протяжність тролейбусних ліній | км | |  | 127,22 |  | 127,22 |  | 127,22 |  | 127,22 |  | 127,22 |
| 1.2 | Потреба в заміні контактного дроту | км | |  | 8,5 |  | 6 |  | 5,35 |  | 9,3 |  | 10,5 |
| 1.3 | Кількість контактних опор | одиниць | |  | 3348 |  | 3348 |  | 3348 |  | 3348 |  | 3348 |
| 1.4 | Потреба в заміні контактних опор | одиниць | |  | 38 |  | 35 |  | 35 |  | 35 |  | 35 |
| **2** | **Продукту** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Протяжність електродротів, які планують замінити | км | |  | 8,5 |  | 6 |  | 5,35 |  | 9,3 |  | 10,5 |
| 2.2 | Кількість контактних опор, які планують замінити | одиниць | |  | 38 |  | 35 |  | 35 |  | 35 |  | 35 |
| **3** | **Ефективність** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Середня вартість заміни одного кілометру електромережі | грн./ км | |  | 253,8 |  | 270 |  | 273,6 |  | 306,4 |  | 330,7 |
| 3.2 | Середня вартість заміни однієї контактної опори | тис. грн. | |  | 8,2 |  | 8,8 |  | 9,4 |  | 10,5 |  | 12,1 |
| **4** | **Якості** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Відсоток заміненого контактного дроту до потреби | % | |  | 100 |  | 100 |  | 100 |  | 100 |  | 100 |
| 4.2 | Відсоток замінених опор до потреби | % | |  | 100 |  | 100 |  | 100 |  | 100 |  | 100 |
|  | **Капітальний ремонт рухомого складу** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **1** | **Затрат** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Кількість тролейбусів | одиниць | |  | 85 |  | 93 |  | 101 |  | 111 |  | 121 |
| 1.2 | Кількість тролейбусів,що відпрацювали свій ресурс | одиниць | |  | 72 |  | 72 |  | 72 |  | 72 |  | 72 |
| 1.3 | Необхідність капітального ремонту тролейбусів | одиниць | |  | 8 |  | 8 |  | 8 |  | 8 |  | 8 |
| **2** | **Продукту** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Виконання капітального ремонту тролейбусів | одиниць | |  | 8 |  | 8 |  | 8 |  | 8 |  | 8 |
| **3** | **Ефективність** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Середня вартість капремонту 1 тролейбусу | тис. грн. | |  | 700 |  | 741,4 |  | 783 |  | 877 |  | 947,2 |
| **4** | **Якості** |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Рівень відремонтованості тролейбусів до потреби | % | |  | 11,4 |  | 12,9 |  | 14,8 |  | 17,4 |  | 21,1 |
|  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **Компенсація втрат доходів від пільгових перевезень окремих категорій громадян, регулювання тарифів на перевезення учнів та студентів** | | | | | | | | | | | | |
| **1** | **Затрат** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Чисельність населення,що мають пільги на проїзд у громадському транспорті | | тис осіб | 82,3 |  | 82,3 |  | 82,3 |  | 82,3 |  | 82,3 |  |
| 1.2 | Тариф на проїзд | | грн. | 2 |  | 2,5 |  | 3 |  | 3 |  | 3 |  |
| 1.3 | Чисельність учнів та студентів, що користуються електротранспортом | | тис осіб | 59.9 |  | 59.9 |  | 59.9 |  | 59.9 |  | 59.9 |  |
| 1.4 | Вартість квитка для учня | | грн. | 40 |  | 50 |  | 60 |  | 60 |  | 60 |  |
| 1.5 | Вартість квитка для студента | | грн. | 60 |  | 75 |  | 90 |  | 90 |  | 90 |  |
| 1.6 | Вартість квитка для населення | | грн. | 120 |  | 150 |  | 180 |  | 180 |  | 180 |  |
| 1.7 | Кількість проданих квитків учням | | шт. | 1200 |  | 1300 |  | 1400 |  | 1500 |  | 1500 |  |
| 1.8 | Кількість проданих квитків студентам | | шт. | 400 |  | 500 |  | 600 |  | 700 |  | 700 |  |
| **2** | **Продукту** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Чисельність учнів та студентів, що планують скористатися електротранспортом, кількість проданих квитків | | шт. | 1600 |  | 1800 |  | 2000 |  | 2200 |  | 2200 |  |
| **3** | **Ефективність** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Вартість проїзду у тролейбусі | | грн. | 2 |  | 2,5 |  | 3 |  | 3 |  | 3 |  |
| **4** | **Якості** | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Відсоток учнів та студентів, що користуються електротранспортом | |  | 2.7 |  | 3 |  | 3.3 |  | 3.7 |  | 3.7 |  |