

**ЗАТВЕРДЖЕНО**  
рішенням Кіровоградської  
міської ради  
від 27 січня 2011 року  
№ 107

**ПРОГРАМА**  
**міського пасажирського транспорту та зв'язку**  
**м. Кіровограда на 2011 рік**

**Кіровоград - 2011 рік**

## **I. Вступ**

Програму міського пасажирського транспорту та зв'язку м. Кіровограда на 2011 рік (далі - Програма) розроблено відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», вимог Бюджетного кодексу України, Законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт», інших нормативно-правових актів, що регламентують діяльність пасажирського електро- та автомобільного транспорту і сфери послуг зв'язку, Програми розвитку Кіровоградської області на 2011-2015 роки «Центральний регіон – 2015», а також Положення про департамент розвитку торгівлі, побутового обслуговування, транспорту та зв'язку Кіровоградської міської ради, затвердженого рішенням Кіровоградської міської ради від 16 жовтня 2008 року № 1319 (далі – Положення).

Відповідно до Положення виконавчим органом Кіровоградської міської ради, до повноважень якого відносяться організація пасажирських перевезень міським електро- та автомобільним транспортом загального користування, контроль за виконанням транспортного законодавства та дотриманням договірних умов, підготовка та проведення конкурсів з перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування, визначено департамент розвитку торгівлі, побутового обслуговування, транспорту та зв'язку Кіровоградської міської ради (далі – Департамент).

Головною метою реалізації Програми є забезпечення населення міста якісними та безпечними перевезеннями в обсязі встановлених соціальних нормативів та вимог до транспортного обслуговування з наданням пільг, гарантованих державою окремим категоріям громадян.

## **II. Аналіз роботи міського пасажирського транспорту загального користування**

### **Автомобільний транспорт**

Існуюча мережа маршрутів та її насиченість рухомим складом практично задовольняють потреби населення в перевезеннях. Разом з тим, на всіх автобусних маршрутах використовуються, в основному, автобуси категорії М2 класу А, В малої та особливо малої пасажиромісткості типу «БАЗ», «РУТА» та «Газель».

У місті Кіровограді перевезення пасажирів автомобільним транспортом здійснюється в двох режимах — у звичайному режимі руху та у режимі маршрутного таксі. На цей час в місті склалась досить насичена рухомим

складом розгалужена мережа маршрутів міського автомобільного пасажирського транспорту: функціонують 48 автобусних маршрутів, з них 40 маршрутів - в режимі маршрутного таксі, 16 маршрутів - в звичайному режимі руху (20-п, 30-п, 46-п, 102-п, 103-п, 104-п, 111-А, 111-Б, 116, 118, 123-п, 126, 130-п, 130-Ап, 150-п та 274).

Протягом 2010 року у зв'язку з фінансово-економічною недоцільністю, відсутністю сталого пасажиропотоку припинено обслуговування міських маршрутів № 7, 13, 45 та 105.

Послуги пасажирського автомобільного транспорту надають 14 пасажирських перевізників (юридичні та фізичні особи) різних форм власності, крім комунальної, що мають власні або орендовані виробничі бази, на яких забезпечується: зберігання транспортних засобів, їх утримання в належному технічному й санітарному стані; контроль технічного й санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут; проведення періодичного контролю стану здоров'я водіїв та інше.

Фактично кількість одиниць міського пасажирського транспорту, який щоденно випускається на лінію, складає 557 одиниць (без урахування резерву), у тому числі:

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| автобуси I та II класів                                | 58  |
| автобуси класу А, В                                    | 499 |
| з них автобуси I та II класів у звичайному режимі руху | 40  |

Автодорожня мережа м. Кіровограда (транспорту загального користування) складає 773,7 км, очікуваний загальний обсяг пасажироперевезень автомобільним транспортом у 2010 році склав 54,0 млн. пасажирів.

У цілому, міський пасажирський транспорт функціонує стабільно та забезпечує потреби населення в перевезеннях, проте якість транспортного обслуговування і темпи росту інженерно-транспортної інфраструктури міста не можна назвати задовільними. Різко зростає дефіцит пропускної спроможності основних вулично-шляхових магістралей міста. Нерегульоване використання транспортних засобів малого класу (мікроавтобусів) приватного сектора спричинило критичне перевантаження вулиць, зростання аварійності та надмірного тиску на екосистему міста.

### **Міський електротранспорт**

На сьогоднішній день в м. Кіровограді послуги міським електротранспортом надає ТОВ «Єлисаветградська транспортна компанія», що з 2004 року орендує цілісно-майновий комплекс КП «Кіровограделектротранс». Надання послуг міським електротранспортом здійснюється на підставі Закону України "Про міський електричний транспорт" та Договору про організацію надання транспортних послуг міським електротранспортом від 12.01.10 № 53/07, укладеного з

ТОВ «Єлисаветградська транспортна компанія» на 2010 рік. Загальна кількість замовлень транспортних робіт на 2010 рік складає 988,2 тис. км, доходи підприємства: власні – 1170,0 тис. грн., компенсаційні виплати за перевезення пільгових категорій громадян – 4616,3 тис. грн. (фактично профінансовано за 10 місяців 2010 року).

Підприємство має:

|                                                            |      |
|------------------------------------------------------------|------|
| 1. Тролейбуси (од.)                                        | 44   |
| в т.ч зношено, в очікуванні відновлювального ремонту (од.) | 18   |
| в робочому стані (од.)                                     | 26   |
| 2. Коефіцієнт використання тролейбусів                     | 68   |
| 3. Контактні мережі (км)                                   | 52,5 |
| 4. Тягові підстанції (од.)                                 | 6    |
| 5. Тролейбусні маршрути (од.)                              | 5    |

Роботу підприємства міського електротранспорту ТОВ «Єлисаветградська транспортна компанія» за 2004-2010 роки характеризують приведені нижче показники:

### ДИНАМІКА ОСНОВНИХ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ПОКАЗНИКІВ 2004-2010 роки

| № п/п | Показники                               | Од. вим. | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008  | 2009  | 2010  |
|-------|-----------------------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 1     | Загальна протяжність тролейбусних ліній | км       | 52,5   | 52,5   | 52,5   | 52,5   | 52,5  | 52,5  | 52,5  |
| 2     | Кількість тролейбусів, в т.ч.:          | од.      | 69     | 58     | 58     | 58     | 58    | 44    | 44    |
|       | зношені                                 | од.\%    | 64\93  | 53\92  | 53\92  | 53\92  | 53\92 | 31\70 | 31\70 |
|       | списані                                 | од.      | 7      | 11     | -      | -      | -     | -     | -     |
|       | придбані                                | од.      | 5      | -      | 2      | -      | 2     | -     | -     |
|       | продані                                 | од.      | -      | -      | -      | -      | 20    | -     | 23    |
|       | кап.ремonti                             | од.      | -      | -      | -      | -      | -     | -     | -     |
| 3     | Коефіцієнт використання тролейбусів     | %        | 52,4   | 70,7   | 61,1   | 46,2   | 35,4  | 44,0  | 62,2  |
| 4     | Загальний пробіг тролейбусів            | тис. км  | 1096,4 | 1558,3 | 1312,3 | 1050,3 | 827,4 | 951,6 | 988,2 |

### ДИНАМІКА ОСНОВНИХ ФІНАНСОВИХ ПОКАЗНИКІВ за 2002-2008 роки

| №<br>п/п | Показники                                                             | Од.<br>вим.  | 2004  | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|--------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1        | Доходи, всього                                                        | тис.<br>грн. | 881,5 | 1429,9 | 1370,1 | 1438,5 | 1502,0 | 1899,6 | 1170,0 |
|          | в т.ч. від<br>реалізації квитків                                      | тис.<br>грн. | 124,2 | 138,8  | 296,8  | 366,5  | 813,5  | 853,0  | 71,9   |
| 2        | Витрати, всього                                                       | тис.<br>грн. | 4947  | 9555   | 9172   | 9143   | 11269  | 9880   | 8370   |
| 3        | Рівень покриття<br>витрат власними<br>доходами<br>(дох./витр./ x100%) | %            | 17,8  | 15,0   | 14,9   | 15,7   | 13,3   | 19,2   | 14,6   |
| 4        | Збитковість<br>(збит./витр.x100%)                                     | %            | 82,2  | 85,0   | 85,1   | 84,3   | 86,7   | 80,8   | 86,6   |
| 5        | Середньомісячна<br>заробітна плата<br>одного<br>працюючого            | грн.         | 515,2 | 707,2  | 761,4  | 978,0  | 1291,0 | 1560,9 | 1593,0 |
|          | водіїв<br>тролейбусів                                                 | грн.         | 656,7 | 968,3  | 932,6  | 1002,0 | 1478,6 | 1941,0 | 1831,0 |
| 6        | Заборгованість з<br>виплати<br>заробітної плати                       | тис.<br>грн. | 85,4  | -      | -      | 406,1  | 0      | 0      | 0      |

В місті за 5 тролейбусними маршрутами (№№ 1, 3, 5, 9, 10) щодня в середньому працюють до 25 тролейбусів. В 2010 році відновлено роботу міського тролейбусного маршруту № 2 «101-й мікрорайон – Аеропорт».

Очікуваний загальний обсяг пасажироперевезень міським електротранспортом в 2010 році склав 5,9 млн. пасажирів.

#### Перевезення пільгових категорій громадян

Фінансування витрат проводяться за рахунок коштів субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам підприємствам електро- та автомобільного транспорту, які працюють у звичайному режимі руху за міськими маршрутами, а також Знаменській дирекції Одеської залізниці за пільговий проїзд у приміському залізничному транспорті.

При розрахунках з перевізниками головний розпорядник коштів з 2010 року користується Порядком розрахунку компенсаційних виплат за рахунок субвенції з державного бюджету підприємствам електро- та автомобільного транспорту м. Кіровограда за пільговий проїзд

окремих категорій громадян, затвердженим рішенням Кіровоградської міської ради від 3 грудня 2009 року № 2905.

Компенсація підприємствам електро-, автомобільного та залізничного транспорту в 2010 році за перевезення пільгових категорій населення склала **10816,4 тис. грн.**, в тому числі по електротранспорту – **5200,0 тис. грн.**, по автомобільному транспорту – **5506,3 тис. грн.**, по залізничному транспорту – **210,1 тис. грн.**

Через недостатність фінансування компенсаційні виплати покривають збитки від таких перевезень приблизно на 75 % від фактично наданих послуг.

Так, за 2010 рік у розрізі підприємств, які надають послуги з перевезень пільгових категорій громадян, розрахунки по компенсаційних виплатах наведені в таблиці:

| Підприємство- надавач послуг                | Бюджетні призначення на 2010 рік, тис. грн. | Заборгованість за минулий рік, тис. грн. | Фактично надані послуги, тис. грн. | Прийнято в межах бюджетних призначень, тис. грн. | Профінансовано, тис. грн. |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>Автомобільний транспорт (КФК 170102)</b> |                                             |                                          |                                    |                                                  |                           |
| ВАТ Автобусний парк                         | 5270,7                                      | 239,4                                    | 9429,2                             | 5290,4                                           | 5270,6                    |
| ПП Укравтоінвест                            | -                                           | 235,6                                    | -                                  | -                                                | 235,6                     |
| <b>Електротранспорт (КФК 170603)</b>        |                                             |                                          |                                    |                                                  |                           |
| ТОВ «СТК»                                   | 5200,0                                      | 901,4                                    | 7620,1                             | 4298,7                                           | 4880,0                    |
| <b>Залізничний транспорт (КФК 170302)</b>   |                                             |                                          |                                    |                                                  |                           |
| Знам'янська дирекція                        | 210,1                                       | 42,0                                     | 182,1                              | 168,1                                            | 210,1                     |

### III. Головні проблеми міського пасажирського транспорту загального користування

Пасажирський транспорт загального користування є складовою комплексу міста, яка забезпечує потреби населення у трудових і культурно-побутових переміщеннях.

Цілком природно, що велика кількість такого рухомого складу приводить до збільшення витрат палива, трудових ресурсів, погіршення екології та росту собівартості перевезень і, як наслідок, до підвищення вартості проїзду пасажирів. До цього додається проблема завантаженості транспортними засобами центральної частини міста і, як результат, зниження рівня безпеки перевезень.

Також необхідно врахувати, що вся інфраструктура міста, підприємства, установи та організації, торговельні заклади розташовані в центральній його частині, що призводить до перенасиченості центральної частини міста автобусами малої та особливо малої місткості та потребує

оптимізації маршрутної мережі та збільшення кількості автобусів великої та особливо великої місткості, тролейбусів.

Формування існуючої міської маршрутної мережі здійснювалося протягом 10 років шляхом роздержавлення автомобільного транспорту, яке відбулося неефективно. В основному, попит на відкриття того чи іншого маршруту був стихійним, без вивчення пасажиропотоку, за пропозиціями мешканців міста, депутатів, перевізників, тому характеризується підвищеною небезпекою та затратністю. В результаті в м. Кіровограді утворився ринок пасажирських перевезень, основним видом якого є режим маршрутного таксі. Якість надання послуг з перевезення пасажирів знаходиться на невисокому рівні. Викликає багато нарікань з боку мешканців міста технічний стан транспортних засобів, недотримання перевізниками графіків руху, мала місткість та некомфортність транспортних засобів.

Рішенням виконавчого комітету Кіровоградської міської ради від 14 квітня 2010 року № 319 затверджено маршрутну мережу з виведенням значної кількості міських маршрутів з центральної вулиці Карла Маркса на прилеглі вулиці: Пашутінську, Жовтневої революції, В'ячеслава Чорновола та Декабристів. Але після вивчення даного питання виявилось, що зазначені вулиці не здатні пропустити в такій кількості транспорт загального користування (маршрутні таксі) з причини недостатньої ширини проїжджої частини, відсутності заїзних карманів для посадки та висадки пасажирів.

Крім цього, в результаті зняття обмежень для проїзду по вулиці Карла Маркса приватного легкового транспорту значно підвищилась небезпека дорожнього руху: інтенсивність руху лише маршрутних транспортних засобів на ділянці від вулиці Шевченка до вулиці Преображенської в середньому складає близько 200 одиниць на годину, а з урахуванням пасажирського транспорту великої місткості (автобусів та тролейбусів), руху інших транспортних засобів ця цифра значно зростає, що, в свою чергу, негативно впливає на екологічну ситуацію в центрі міста. До цього слід додати надзвичайно велику інтенсивність руху пішоходів, зокрема учнів в центральній частині міста. На перехресті вулиць Карла Маркса та Преображенської зареєстровано місце концентрації ДТП.

Рішенням виконавчого комітету Кіровоградської міської ради від 5 березня 2010 року № 169 «Про внесення змін до рішення виконавчого комітету Кіровоградської міської ради від 24 листопада 2008 року № 1875», враховуючи неодноразові звернення відділу ДАІ з обслуговування міста Кіровограда УМВС в Кіровоградській області, заборонено рух автомобільного транспорту по вулиці Карла Маркса, від перехрестя вулиць Карла Маркса і Шевченка до перехрестя вулиць Карла Маркса і провулка Василівського, та у зворотному напрямку, крім електротранспорту та пасажирського автомобільного транспорту загального користування. Але дане рішення опротестоване прокурором міста Кіровограда з мотивів невідповідності чинному законодавству.

## **Пільгові перевезення окремих категорій громадян**

Питання пільгових перевезень є одним з найбільш гострих і актуальних на даний час. Пільги на проїзд автомобільним транспортом надані дуже великій кількості осіб, що складає майже 60% від загальних обсягів перевезень. Кількість осіб, що мають право пільгового проїзду та зареєстровані в управліннях праці та соціального захисту населення Кіровоцької та Ленінської районних у м. Кіровограді рад та Пенсійному фонді м. Кіровограда, складають біля 70 тис. чол., що становить третину всього населення м. Кіровограда. Права громадян щодо пільгового проїзду автомобільним транспортом постійно розширюються внаслідок прийняття нових законодавчих актів. Так, у 2010 році додатково були надані пільги на безкоштовний проїзд дітям з багатодітних сімей, що складає приблизно 15 тис. осіб.

Визначені законодавством пільги не підкріплені належними фінансовими ресурсами. В той час, коли законодавством передбачена необхідність повної компенсації витрат суб'єктам господарювання, що здійснюють пільгові перевезення пасажирів, розмір коштів, які щорічно виділяються на таку компенсацію з державного бюджету, не відповідає реальним потребам.

З іншого боку, через фінансову відповідальність за пільгові перевезення підприємства транспорту – виконавці пільгових перевезень не мають можливості ефективно розвивати, оновлювати рухомий склад, підвищувати якість транспортних послуг та повністю забезпечувати всі вимоги технологічного процесу перевезень. В автопідприємствах – виконавцях пільгових перевезень утворюється заборгованість перед бюджетом, Пенсійним фондом, підвищується соціальна напруга в трудових колективах через несвоєчасне виконання взаєморозрахунків із заробітної плати.

В свою чергу, замовник пасажирських перевезень – виконавчий орган місцевого самоврядування не має змоги забезпечити виконання покладених на нього повноважень в повному обсязі – організацію перевезень пасажирів за основним видом перевезень – у звичайному режимі руху.

Одним з найбільш проблемних наслідків зазначеної ситуації є постійне виникнення конфліктних ситуацій між пасажирами та перевізниками, які є суб'єктами господарювання недержавної форми власності.

## **IV. Основні напрямки розвитку міського пасажирського транспорту**

Основними напрямками розвитку міського пасажирського транспорту на 2011 рік є:



оптимізація мережі автобусних маршрутів загального користування;  
 покращання якості управління пасажирськими перевезеннями за рахунок організації системи управління рухом пасажирського транспорту через Центральну диспетчерську службу;

удосконалення організації дорожнього руху через спеціалізовані служби з організації дорожнього руху;

сприяння розвитку пасажирських перевезень, в межах чинного законодавства, спрямованого на залучення інвестицій, приватного та акціонерного капіталів, з метою поступового досягнення оптимальної структури автобусного парку міста, оновлення рухомого складу електро- та автомобільного транспорту та заміни транспортних засобів малого та особливо малого класу.

Для реалізації напрямків розвитку міського пасажирського транспорту у 2011 році необхідно вирішити ряд першочергових заходів ( додаток ).

### **Оптимізація маршрутної мережі автобусних маршрутів**

Першочергового вирішення потребує питання щодо оптимізації маршрутної мережі міста з визначенням звичайного режиму руху як основного виду перевезень, із регульованими тарифами та безкоштовним перевезенням пасажирів усіх пільгових категорій.

Для врегулювання даного питання у 2011 році необхідно здійснити обстеження пасажиропотоків на міських автобусних маршрутах з подальшою оптимізацією структури парку транспортних засобів загального користування та визначенням пріоритетним основний вид перевезень – у звичайному режимі руху за рахунок коштів міського бюджету у сумі **150,0 тис. грн.**

Крім цього, спеціалізованим службам з організації дорожнього руху необхідно вирішити питання щодо заборони руху транспорту по вулиці Карла Маркса, на ділянці від провулку Василівського до вулиці Шевченка, за винятком пасажирського, який здійснює рух за встановленими маршрутами.

### **Організація управління міським пасажирським транспортом**

Беззаперечно, маючи в руках такий сильний інструмент, як моніторинг за допомогою GPS-навігаційного обладнання, диспетчерська служба міського пасажирського транспорту матиме змогу оперативно вирішувати задачі оптимізації кількості транспортних засобів на маршруті, контролювати графік руху час і місця зупинок, надавати рекомендації водієві і диспетчеру щодо параметрів руху, тобто створювати єдину міську інформаційну мережу моніторингу пасажирського транспорту.

Для ефективного та раціонального управління транспортом загального користування необхідно створити комунальне підприємство «Центральна

диспетчерська служба», для чого передбачити кошти у міському бюджеті в сумі **180,0 тис. грн.**

### **Міський пасажирський транспорт**

Основним критерієм відносин між замовником пасажирських перевезень та підприємством, що має відповідний рухомий склад та інфраструктуру, яка забезпечує його функціонування, є конкуренція.

Конкурси на перевезення пасажирів за міськими автобусними маршрутами проводяться відповідно до Порядку проведення конкурсів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081 (далі – Порядок), у разі відкриття нових маршрутів, завершення терміну дії договорів на діючі маршрути або у разі дострокового розірвання договору. Відповідно до пункту 3 вищезазначеної постанови та п. 3.22 Положення про Департамент, організатором на автобусному маршруті загального користування є департамент розвитку торгівлі, побутового обслуговування, транспорту та зв'язку Кіровоградської міської ради.

За результатами проведених конкурсів договори на перевезення пасажирів за автобусним маршрутом загального користування в м. Кіровограді з переможцями конкурсів укладає організатор - департамент розвитку торгівлі, побутового обслуговування, транспорту та зв'язку Кіровоградської міської ради на термін, визначений ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт».

Контроль за дотриманням умов договору, укладеного з перевізником, відповідно до ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт», п. 4.14 Положення про Департамент здійснює організатор - департамент розвитку торгівлі, побутового обслуговування, транспорту та зв'язку Кіровоградської міської ради шляхом створення тимчасових контрольних груп або комплексної комісії із залученням представників контролюючих органів державного контролю на транспорті. За результатами перевірки договірних умов тимчасовою контрольною групою або комплексною комісією складаються акти.

У разі систематичного порушення перевізником умов договору на перевезення пасажирів за міським автобусним маршрутом, що підтверджується щонайменше трьома складеними актами, договір з перевізником розривається в односторонньому порядку.

У 2011 році заплановано провести конкурси з визначення переможця для обслуговування міських автобусних маршрутів загального користування (звичайного режиму руху та режиму маршрутного таксі), визначених за результатами здійснення обстеження пасажиропотоків та оптимізації автобусних маршрутів.

Витрати на організацію проведення конкурсів складатимуть **33,0 тис. грн.** (в тому числі за КЕКВ 1131 – 12,0 тис. грн., КЕКВ 1134 – 13,5 тис. грн., КЕКВ 2110 – 7,5 тис. грн.).

### Міський електротранспорт

З метою створення належних умов для надання населенню м. Кіровограда високоякісних послуг з перевезення міським електротранспортом та забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту у 2011 році необхідно передбачити заходи, наведені в таблиці

| Заходи                                               | Обсяги<br>(од., км) | Джерела фінансування,<br>тис. грн.      |                       |
|------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------|-----------------------|
|                                                      |                     | Державний<br>бюджет,<br>місцевий бюджет | Кошти<br>підприємства |
| Проведення капітальних<br>ремонтів тролейбусів       | 6                   | -                                       | 2500,0                |
| Будівництво та<br>реконструкція контактної<br>мережі | 0,1                 | -                                       | 100,0                 |
| Будівництво та модернізація<br>тягових підстанцій    | 2                   | -                                       | 200,0                 |

### Організація пільгових перевезень та джерела фінансування пільгових перевезень

Компенсація підприємствам електро-, автомобільного та залізничного транспорту у 2011 році за перевезення пільгових категорій населення здійснюватиметься за рахунок коштів державної субвенції місцевим бюджетам в сумі **10764,9 тис. грн.**, в тому числі: по електротранспорту – **5008,9 тис. грн.**, по автомобільному транспорту – **5553,6 тис. грн.**, по залізничному транспорту – **202,4 тис. грн.**

При розрахунках з перевізниками головний розпорядник коштів користується Порядком розрахунку компенсаційних виплат за рахунок субвенції з державного бюджету підприємствам електро- та автомобільного транспорту м. Кіровограда за пільговий проїзд окремих категорій громадян, затвердженого рішенням Кіровоградської міської ради від 3 грудня 2009 року № 2905.

Зважаючи на чисельні звернення голів та членів садово – городніх товариств до керівництва міськвиконкому, у 2011 році бажано зберегти пільгові перевезення окремих, визначених діючим законодавством України, категорій громадян до садово – городніх товариств шляхом організації спеціальних регулярних перевезень за 23 маршрутами, які діяли у 2010 році. Для компенсації витрат перевізникам від таких перевезень

необхідно передбачити по загальному фонду міського бюджету видатки у сумі **150,0 тис. грн.**

Стратегічним напрямком та кінцевою метою забезпечення соціально значущих послуг міського електро- та автомобільного транспорту слід вважати перехід до адресної грошової допомоги тим категоріям громадян, які мають право на пільгові перевезення, а також перехід до застосування економічно обґрунтованих тарифів на ці послуги.

### **Очікувані результати**

Результатом виконання Програми повинно стати:

1. Забезпечення перевезення пасажирів шляхом чіткого розмежування електро- та автомобільного транспорту загального користування на основний вид, звичайний режим руху, з відшкодуванням втрат перевізникам за перевезення всіх пільгових категорій населення, визначених чинним законодавством України, за рахунок державної субвенції (нижчий тариф) та додатковий вид, комерційний, у режимі маршрутного таксі на договірній основі
2. Оптимізація структури парку міського пасажирського транспорту загального користування з урахуванням використання в центральній частині міста автобусів великої та особливо великої місткості, і малого та середнього класу в режимі маршрутного таксі з кількістю місць для сидіння не менше 18 (14 - для сидіння та 3 - з правом надання місць для стоячих пасажирів)
3. Запровадження управління та моніторингу пасажирського транспорту за допомогою GPS-навігаційного обладнання
4. Виключення дублюючих маршрутів, що призведе до значного скорочення кількості транспортних засобів малого та особливо малого класу
5. Збільшення транспорту великої та особливо великої місткості, електротранспорту за рахунок інвестиційних вкладень підприємств не комунальної форми власності
6. Запровадження дієвого контролю щодо дотримання законодавства в галузі пасажирських перевезень та контролю його операційної діяльності
7. Забезпечення перевезень пільгових категорій громадян, визначених чинним законодавством, до садово-городніх товариств

**Результатом цієї роботи мають стати: впорядкована мережа автобусних маршрутів, облаштована інформаційним табло зупинка, своєчасно наданий сучасний транспортний засіб, ввічливий контрольований ззовні водій.**

### **V. Зв'язок**

Другою задачею Програми є забезпечення соціального захисту

громадян, які мають пільги на позачергове та пільгове встановлення квартирних телефонів згідно з законами України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», «Про основні засади соціального захисту ветеранів праці та інших громадян похилого віку в Україні», «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи», «Про статус ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ та їх соціальний захист», та підвищення рівня надання послуг зв'язку.

Рівень розвитку телефонного зв'язку у кількісному та якісному відношенні є одним із показників соціального та економічного розвитку як міста, так і держави в цілому.

Передбачається виділення коштів загального фонду міського бюджету на відшкодування витрат по звільненню інвалідів I та II груп по зору на 50 відсотків від абонентської плати за користування квартирними телефонами в сумі **31,0 тис грн.** Основні показники економічного і соціального розвитку зв'язку міста на 2010 рік наведені в таблиці

| Показники                                           | Од.<br>вим. | Факт<br>2010 рік | %<br>до 2009<br>року | План на<br>2011 рік |
|-----------------------------------------------------|-------------|------------------|----------------------|---------------------|
| Наявність основних телефонних апаратів, всього      | од.         | 75457            | 105,81               | 76457               |
| Встановлення основних телефонних апаратів, всього   | од.         | 140              | -                    | -                   |
| Наявність домашніх телефонних апаратів, всього      | од.         | 60625            | 99                   | 60625               |
| Встановлення домашніх телефонних апаратів, всього   | од.         | -375             | -                    | -                   |
| Кількість домашніх телефонних апаратів на 100 сімей | од.         | 59,3             | 105                  | 59,3                |