

ЗАТВЕРДЖЕНО
рішенням міської ради
від 31.01.08 № 709

МІСЬКА ПРОГРАМА

ПРОГРАМА РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ М. ХЕРСОНА НА 2008/15 РОКИ

Програма розвитку міського електротранспорту на 2008/15 роки (далі – Програма) розроблена відповідно до законів України „Про місцеве самоврядування в Україні”, „Про транспорт”, „Про міський електричний транспорт”, „Про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004-2010 роки”, на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 29.12.06 № 1855 „Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007-2015 роки”.

1. Загальна частина

За статистичними даними на 01.10.07, в місті Херсоні проживає 310,8 тисячі населення, для задоволення потреб якого відповідно до Генерального плану міста сформовано маршрутну мережу пасажирського електричного і автомобільного транспорту.

Характеристика міського електричного та автомобільного транспорту

Показники	01.01.76	01.01.86	01.01.07	9міс.2007
Кількість тролейбусних маршрутів, з них діючі:	10	12	15/8	15/8
Протяжність мережі, км	148,6	209,95	109,6	109,6
Кількість тролейбусів, од.	115	153	98	99
Коефіцієнт випуску на лінію, %	66,7	59,1	71	71
Перевезено пасажирів, млн. чол.	58,5	59,1	75,1	34,5
Перевезено пасажирів, %	57,6	55,6	52,3	46,4
Кількість автобусних маршрутів	16	19	51	51
Протяжність мережі, км	136,4	157,8	1540,2	1606,5
Кількість автобусів, од.	194	215	920	922
Коефіцієнт випуску на лінію, %	66,3	63,7	75,9	75,9
Перевезено пасажирів, млн. чол.	42,7	47,2	68,4	39,9
Разом перевезено пасажирів, млн. чол.	101,5	106,3	143,5	74,4

Тролейбусний рух у м. Херсоні відкрито в 1960 році.

Міський електричний транспорт має високі показники екологічності, провізної спроможності та безпеки руху, що відрізняє його від автомобільного транспорту, який залежить від імпорту нафтопродуктів та забруднює навколишнє середовище. Тролейбус є соціальним видом транспорту, оскільки забезпечує перевезення пасажирів усіх пільгових категорій.

На сьогодні існують умови для розвитку електротранспорту, оскільки збережено належну інфраструктуру, а саме: матеріально-технічну базу, тягові підстанції, диспетчерські пункти, парк тролейбусів та контактну-кабельну мережу.

В місті Херсоні послуги з перевезення пасажирів електротранспортом надаються комунальним підприємством „Херсонелектротранс”. Щоденно на маршрути міста виходять близько 70 тролейбусів, послугами яких користуються більше 110 тис. чоловік. З 15 затверджених маршрутів діючими є тільки 8. Це пов'язано з нестачею рухомого складу для забезпечення

діяльності усіх маршрутів.

Підприємство міського електротранспорту належить до категорії підприємств з підвищеною небезпекою, тому рухомий склад, споруди, обладнання потребують постійної уваги і технічного огляду для безпечного перевезення пасажирів. Внаслідок неповного відшкодування в минулі роки втрат від перевезення пільгових категорій населення, нерівномірного фінансування, державного регулювання тарифів на проїзд, рухомий склад та контактено-кабельна мережа опинились у незадовільному технічному стані. На 01.10.07, парк міського електротранспорту складається з 99 тролейбусів, з яких 81,8%, або 81 тролейбус, повністю відпрацювали нормативний термін експлуатації та підлягають списанню. Коефіцієнт зношеності рухомого складу – 89,6%. Враховуючи те, що капітальний ремонт рухомого складу до 2002 року не провадився, близько половини тролейбусів потребують капітально-відновлювального ремонту в заводських умовах.

Вікова структура рухомого складу

Всього рухомого складу	В тому числі за віком			
	До 5 років	Від 5 до 10 років	Від 10 до 15 років	Більше 15 років
99	13	5	8	73

Коефіцієнт зношеності контактної мережі складає 72,0%. За результатами технічного огляду контактної мережі, 51,5 км не відповідають вимогам Правил технічної експлуатації, а 13,64 км з них знаходяться в аварійному стані. Більше 39%, або 1288 одиниць опор контактної мережі, потребують заміни. Енергозабезпечення руху здійснюється 12 тяговими підстанціями, на яких використовуються великогабаритні перетворювачі, масляні вимикачі і трансформатори, а управління ними здійснюється фізично та морально застарілими системами телемеханіки, в результаті чого витрати електроенергії на 1 км пробігу складають 2,5 квт./ год.

Складним залишається фінансово-економічний стан підприємства. Власні доходи підприємства від збору плати за проїзд покривають лише 40% фактичних витрат від перевезення, у зв'язку з нестачею коштів підприємство не в змозі придбати матеріали та запчастини для ремонтів тролейбусів. У розрахунку на 1 км пробігу доходи від перевезення пасажирів з урахуванням фінансування з бюджету на перевезення пільгових пасажирів складають 3,56 грн, витрати на перевезення - 3,70 грн. Чисельність працюючих із розрахунку на 1 тролейбус, що випускається на лінію, становить 7,4 чол.

Економічна ефективність функціонування підприємства

	2004 рік	2005 рік	2006 рік	9 місяців 2007 року
Перевезено пасажирів, млн. чол.	42,6	69,6	75,1	34,5
Перевезено пасажирів, %	46,6	52,4	52,3	46,4
Власні доходи підприємства, тис. грн	3793,2	5141,7	5968,4	3854,0
Рівень відшкодування втрат від пільгових перевезень, %	100	100	78,9	77,2
Рівень покриття витрат на транспортні послуги тарифами, %	91,7	74,7	79,7	70,9
Рівень збитковості, тис. грн	20,9	13,7	624,6	2237,4

Поліпшення технічного стану рухомого складу та забезпечення його працездатності можливе при оновленні рухомого складу та проведенні капітального ремонту з модернізацією.

Для збільшення обсягу пасажироперевезень, при дотриманні безпеки руху і культури обслуговування пасажирів, необхідно розробити загальну ефективну схему маршрутів міських пасажироперевезень усіма видами пасажирського транспорту, забезпечивши їх рух у різних напрямках міста. При розробці схеми руху пасажирського автотранспорту максимально задіяти прилеглі вулиці міста до основних транспортних вулиць, на яких прокладено контактну мережу.

З метою забезпечення беззбиткового функціонування підприємства, необхідно зменшити експлуатаційні витрати рухомого складу за рахунок зниження його енергоємності, забезпечити повне відшкодування з державного бюджету втрат підприємства від безоплатних перевезень

окремих категорій громадян, які мають пільги, встановлені чинним законодавством, збільшити власні доходи підприємства.

Для створення рекреаційно-туристичної інфраструктури та поліпшення привабливості регіону потрібні заходи з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, впровадження новітніх технологій, сучасних конструкцій, скорочення енергоспоживання на пасажироперевезення, зменшення негативного впливу на довкілля, підвищення швидкості сполучення.

2. Мета і основні завдання Програми

Основною метою Програми є реалізація на території міста Херсона засад державної політики у сфері міського електротранспорту, підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту відповідно до встановлених нормативів і стандартів, а саме:

- створення умов для надання населенню доступних і якісних послуг з перевезень міським електротранспортом;
- забезпечення сталого функціонування і розвитку міського електричного транспорту, досягнення поліпшення фінансового стану підприємства;
- оновлення рухомого складу;
- підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд;
- заміна фізично зношеного обладнання та підвищення технічного рівня експлуатації існуючого обладнання;
- належне утримання рухомого складу та забезпечення безпеки дорожнього руху;
- впровадження заходів з енергозбереження.

3. Шляхи розв'язання проблеми

Забезпечення належного рівня перевезень пасажирів електротранспортом передбачається розв'язати виконанням наступних заходів:

3.1. Організація ефективного управління міським електричним транспортом та використання його майнового комплексу:

- забезпечення рівних умов конкуренції на ринку транспортних послуг;
- впровадження договірних відносин між виконавцями послуг пасажироперевезень та замовником цих послуг;
- конкретизування обсягів перевезення пасажирів, плану випуску рухомого складу в цілому і за маршрутами відповідно до потреб міста, за результатами вивчення пасажироперевезень, при укладанні із замовником договору про надання послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом.

3.2. Забезпечення беззбиткового функціонування підприємства:

- збільшення власних доходів підприємства;
- скорочення витрат на експлуатаційну діяльність;
- підвищення якості технічного обслуговування рухомого складу за рахунок його оновлення відповідно до Державної програми розвитку за умови співфінансування з державного і міського бюджетів;
- забезпечення повного відшкодування з державного бюджету втрат підприємства від безоплатних перевезень окремих категорій громадян, які мають пільги, встановлені чинним законодавством або рішенням місцевих органів влади.

3.3. Технічне переоснащення міського електротранспорту:

- впровадження в експлуатацію нових типів рухомого складу і обладнання;
- відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу;
- ліквідація аварійного стану контактних і кабельних мереж, та інших об'єктів міського електротранспорту;
- скорочення витрат на експлуатаційну діяльність за рахунок впровадження новітніх технологій;
- заміна інвентарного парку тролейбусів, термін експлуатації яких перевищує нормативний строк шляхом закупівлі рухомого складу на умовах співфінансування державного та міського бюджетів;
- будівництво нових тролейбусних ліній через міст, що з'єднує смт Антонівку і м. Цюрупинськ, та міст, що буде з'єднувати мікрорайони „Таврійський” і „ХБК”.

3.4. Нормативне і науково-технічне забезпечення функціонування та розвитку міського електротранспорту:

- розроблення нормативних актів щодо механізму фінансового забезпечення міського електричного транспорту.

3.5. Створення умов для пріоритетного розвитку міського електротранспорту:

- розроблення схеми маршрутів міських пасажироперевезень усіма видами міського пасажирського транспорту, віддавши перевагу екологічно чистому міському електротранспорту з урахуванням проведених та проаналізованих пасажиропотоків;
- усунення невиправданого дублювання тролейбусних маршрутів автоперевізниками;
- вивчення громадської думки, проведення інформаційно-освітніх компаній та якості транспортних послуг, необхідності реконструкції та будівництва об'єктів міського електротранспорту.

4. Етапи виконання Програми

Досягнення мети та розв'язання основних завдань Програми здійснюватиметься у два етапи шляхом виконання заходів, зазначених у додатках 2-5.

На першому етапі (2008/10 роки) проводиться робота з:

- розроблення першочергових нормативних актів з питань забезпечення ефективного функціонування міського електротранспорту в умовах ринкової економіки;
- поліпшення фінансового стану МКП „Херсонелектротранс” шляхом відшкодування в повному обсязі економічно обґрунтованої вартості транспортних послуг та різниці від продажу пільгових проїзних квитків для школярів;
- удосконалення комплексних схем розвитку міського пасажирського транспорту та схем організації руху;
- усунення невиправданого дублювання приватними автоперевізниками тролейбусних маршрутів;
- впровадження новітніх енергозберігаючих технологій у будівництво, реконструкцію та модернізацію об'єктів міського електротранспорту.

На другому етапі (2011/15 роки) проводиться робота з:

- збільшення обсягу пасажирських перевезень, забезпечення дотримання підприємствами стандартів якості транспортних послуг;
- проведення модернізації та переоснащення рухомого складу міського електротранспорту з метою зменшення ним енергоспоживання;
- забезпечення заміни фізично зношених тролейбусів сучасним рухомим складом;
- збільшення протяжності мережі тролейбусних ліній.

5. Очікувані результати

Виконання Програми дає можливість:

- реалізації державної політики у сфері міського електротранспорту;
- підвищення рівня задоволення потреби населення у високоякісних та безпечних перевезеннях тролейбусами;
- збереження мережі міського електротранспорту, його сталої та ефективної роботи;
- зменшення до рівня експлуатаційної безпеки зносу основних фондів міського електротранспорту та витрат на надання транспортних послуг;
- забезпечення ефективного використання електроенергії;
- поліпшення екологічного стану міста.

6. Фінансове забезпечення виконання Програми

Фінансування Програми здійснюється за рахунок коштів державного, обласного, місцевого бюджетів та інших джерел, не заборонених законодавством, у тому числі власних коштів підприємства.

Фінансування Програми за рахунок місцевого бюджету здійснюється в межах коштів, затверджених у бюджеті міста на відповідний фінансовий рік.

- [Заходи до ПРОГРАМА РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ М. ХЕРСОНА НА 2008/15 РОКИ](#)