ПРОЕКТ

**Програми комплексного**

**розвитку міського електротранспорту в м. Чернівцях**

**на 2017-2020 рр.**

Чернівці – 2017

Проект вноситься ініціативною групою:

Гусак Наталія Лебухорська Тетяна Прокопчук Леонід Янушевський Сергій

за підтримки **ЧОГО «Буковинська агенція регіонального розвитку»**

Відповідно до статті 26 Закону України «Про місцеве самовряду- вання в Україні», Закону України «Державні цільові програми», поста- нови Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2006 року № 1855 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського елек- тротранспорту на період до 2017 року» із змінами, внесеними згідно з Постановами КМУ № 601 від 24.07.2013 та № 25 від 20.01.2016, з метою надання якісних послуг перевезення електротранспортом у м. Чернів- ці, Чернівецька міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Програму комплексного розвитку міського електротран- спорту в м. Чернівцях на 2017-2020 роки (додається).
2. Департаменту житлово-комунального господарства спільно з фінансовим управлінням міської ради при плануванні міського бю джету на 2017-2020 роки враховувати потреби в коштах на реалізацію Програми.
3. Рішення підлягає оприлюдненню на офіційному веб-порталі Черні- вецької міської ради в мережі Інтернет.
4. Організацію виконання рішення покласти на заступника міського голови Середюка В.Б.
5. Контроль за виконанням рішення покласти на постійну комісію міської ради з питань житлово-комунального господарства та охорони навколишнього середовища.

Чернівецький міський голова О. Каспрук

ПАСПОРТ

Програми комплексного розвитку міського електротранспорту в м. Чернівцях на 2017-2020 роки

|  |  |
| --- | --- |
| Назва Програми | Програма комплексного розвитку міського електротранспорту в м. Чернівцях на 2017-2020 роки |
| Головний розробник Програми | Ініціативна група дослідників міської мобільності (Гусак Наталія, Лебухорська Тетяна, Прокопчук Леонід, Янушевський Сергій) |
| Співрозробники Програми | * КП «Чернівецьке тролейбусне управління» * ЧОГО «Буковинська агенція регіонального розвитку» |
| Мета Програми | Надання якісних послуг перевезення електротранспортом та покращення екологічної ситуації у м. Чернівцях. |
| Очікувані результати | * забезпечено регулярність та надійність роботи електротранспорту; * послуги електротранспорту, орієнтовані на пасажирів; * запроваджено сучасну систему оплати за проїзд; * покращено технічні характеристики експлуатації та обслуговування електротранспорту; * сформовано ефективну мережу тролейбусних маршрутів; * оптимізовано витрати підприємства та сформовано довгостроковий план розвитку (бізнес-план); * створено технічну базу для модернізації рухомого складу. |
| Терміни реалізації Програми | 2017-2020 роки.  Передбачається 2-й етап –на 2020-2025 роки |
| Виконавці Програми | КП «Чернівецьке тролейбусне управління»  Наглядова рада ЧТУ  Департамент ЖКГ |
| Джерела фінансування | * кошти міського бюджету; * кредитні та грантові кошти міжнародних інституцій; * власні надходження ЧТУ; * інші кошти, не заборонені чинним законодавством |
| Обсяги фінансування | Міський бюджет — 39404 тис.грн.,в т.ч.  Місцевий внесок в кредитну програму — 17568 тис.грн.  Грант ЄБРР — 8909 тис.грн.  Кредит ЄБРР — 260592 тис.грн. Інші кошти — 146400 тис.грн.  Власні кошти ЧТУ — 19000 тис.грн. |
| Контроль за виконанням Програми | * постійна комісія міської ради з питань житлово- комунального господарства та охорони навколишнього середовища * заступник міського голови |

# ПРОГРАМА КОМПЛЕКСНОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

В М. ЧЕРНІВЦЯХ НА 2017–2020 РР.

Комплексна програма розвитку міського електротранспорту в м. Чер- нівцях на 2017 – 2020 рік (далі – Програма) розробляється із метою надан- ня якісних послуг перевезення електротранспортом у м. Чернівцях та покра- щення екологічної ситуації у місті.

Нормативно-правовою базою для розробки цієї програми є Закон Укра- їни «Про міський електричний транспорт» та Постановка Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг із перевезення міським електротранспортом».

У Програмі окреслено комплекс заходів спрямованих на:

а) покращення якості перевезень у міському електротранспорті;

б) розширення та оптимізацію мережі електротранспорту в Чернівцях; в) підвищення ефективності управління системою електротранспорту.

## Розділ 1. Аналіз стану електротранспорту

**в м. Чернівцях та його ролі у міській мобільності**

* 1. **Історична довідка**

Чернівці традиційно було і залишається містом «електротранспортним». Так, ще у 1939 році у Чернівцях розпочався тролейбусний рух у місті. Слід відмітити, що саме наше місто було першим в тодішній Румунії (до складу якої входили Чернівці), де введено до складу пасажирського транспорту тролей- бус, який фактично замінив неефективні автобуси. У 1979 році тролейбусне господарство міста знову стало першим в Україні, яке повністю укомплекто- ване чеськими машинами Skoda 9Tr, кількість яких досягла 108 штук. Навіть у роки економічної кризи влада міста знаходила можливості зберегти систе- му електротранспорту міста, додатково розвиваючи нові маршрути та збіль- шуючи парк рухомого складу.

Протягом всіє історії розвитку міського електротранспорту у Чернівцях основним історичним фактом залишається те, що абсолютна більшість укра- їнських міст впроваджувала тролейбуси саме з огляду на досвід нашого мі- ста.

## Структура системи електротранспорту у м. Чернівцях

Управління міським електротранспортом у Чернівцях здійснює КП «Чер- нівецьке тролейбусне управління».

Координацію роботи усього міського транспорту (включно із електротран- спортом) здійснює Департамент житлово-комунального господарства, а саме

— відділ транспорту.

МКП «Чернівецьке тролейбусне управління» функціонує із 20 березня 1967 року та здійснює перевезення пасажирів у межах міста Чернівці тролей- бусами. Інфраструктура підприємства включає:

а) тролейбуси — 85 одиниць

**б) контактна мережа — 87 км, розрахована на обслуговування 130 одиниць. в) тягові підстанції — 10 об’єктів загальною потужністю 8278 кВт.**

**г) тролейбусне депо — 1 об’єкт, який може одночасно обслуговувати 200 одиниць рухомого складу.**

Як вже зазначалось, єдиним перевізником, яким надаються послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом є комунальне підпри- ємство «Чернівецьке тролейбусне управління».

Відповідно до Закону України «Про міський електричний транспорт» по- чинаючи з 2008 року виконавчим комітетом міської ради щорічно укладаєть- ся договір з комунальним підприємством «Чернівецьке тролейбусне управ- ління» про організацію надання транспортних послуг з визначенням обсягів і якості транспортних послуг, обов’язків та прав сторін, порядку та строків проведення розрахунків, інших умови надання транспортних послуг.

За роки існування даного підприємства на його фінансово-господар- ську діяльність суттєво впливав кількісний та якісний стан рухомого складу, система взаєморозрахунків з державним та місцевим бюджетами стосовно компенсації за пасажирські перевезення пільгових категорій мешканців, а та- кож окремі недоліки в системі управління даним підприємством. Так, протя- гом всього періоду діяльность КП «Чернівецьке тролейбусне депо» фактично працювало за «стратегією виживання» замість «стратегії розвитку».

Також слід зазначити, що на підприємстві вкрай низький рівень автома- тизації управління, що впливає на швидкість і ефективність прийняття управ- лінських рішень. В системі бухгалтерського обліку не ведеться облік поточ- них витрат на ремонтта обслуговування у розрізі тролейбусів, що не дозволяє оцінити доцільність поточного ремонту на найбільш застарілих машинах.

## Аналіз мережі маршрутів електротранспорту та рухомого складу

Рухомий склад тролейбусного управління складається із 73 одиниць тролейбусів (наведено в таблиці), проте щоденно на лінії виходить до 52 оди- ниць, а протягом дня на лініях залишається до 40 одиниць.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Назва моделі** | **К-ть од.** | **Рік випуску** | **Рік запуску в Чернівцях** | **Очікуваний термін використання**  **(станом на 01.01.2017), років** |
| Skoda, 9 Tr | 1 | 1979 | 1996 | 1 |
| Skoda, 14 Tr | 49 | 1983-1990 | 1983-1990 | 1 |
| ЛАЗ-52522 | 1 | 1995 | 1995 | 2 |
| VOLVO | 4 | 1990 | 2013 | 4 |
| ЛАЗ-52523 | 3 | 2004 | 2004 | 4 |
| ЛАЗ-52527 | 4 | 2004 | 2005 | 4 |
| Skoda, 9 Tr | 1 | 1979 | 1996 | 5 |
| ЛАЗ-Е-183 | 10 | 2006 | 2006 | 5 |

Виконавчий комітет Чернівецької міської ради у 2016 році придбав 12 вжива- них тролейбусів

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Модель** | **Рік випуску** | **Рік капітального ремонту** | **Вік тролейбуса** | **Через скільки років проводився кап. ремонт** | **Скільки років пройшло після кап. ремонту** |
| Škoda 15Tr07/7 | 1990 | 2013 | 27 | 23 | 4 |
| Škoda 15Tr07/7 | 1990 | 2006 | 27 | 16 | **11** |
| Škoda 15Tr07/7 | 1990 | 2006 | 27 | 16 | **11** |
| Škoda 15Tr07/7 | 1990 | 2010 | 27 | 20 | 7 |
| Škoda 14TrM | 1989 | 2001 | 28 | 12 | 16 |
| Škoda 14TrM | 1989 | 2004 | 28 | 15 | 13 |
| Škoda 15TrM | 1990 | 2003 | 27 | 13 | 14 |
| Škoda 15TrM | 1991 | 1999 | 26 | 8 | 18 |
| 361 | 2005 | н.д. | 12 | н.д. | 4 |
| Škoda 14TrR | 1991 | 2002 | 26 | **11** | 15 |
| Škoda 14TrR | 1991 | 2002 | 26 | **11** | 15 |
| Škoda 14TrR | 1991 | 2002 | 26 | **11** | 15 |

У місті Чернівці діють 6 основних та 2 додаткові (3А, 6А) тролейбусних маршрути\*:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ маршруту** | **Довжина маршруту, км.** | **Загальна тривалість рейсу, хв** | **Плановий інтервал руху, хв.** | **Планова к-ть тролейбусів на маршруті** |
| 1 | 11,5 | 50 | 6-7 | 10 |
| 2 | 13,3 | 59 | 6-7 | 8-10 |
| 3 | 18,5 | 69 | 7-8 | 13-15 |
| 4 | 10,5 | 48 | 16 | 3 |
| 5 | 31,5 | 100 | 8-9 | 13-15 |
| 6 | 16,5 | 60 | 6-7 | 10 |

\* Довжина та тривалість рейсу вказана на основі «Акту вимірювання довжини маршруту та пробного рейсу» від 10 січня 2014 року.

Варто зауважити, що у 2016 році показник виходу рухомого складу на лінії складав близько 52 машин. Якщо ж врахувати, що протягом дня на лініях залишалось 30-40 ма- шин, то зрозуміло, що фактичний інтервал значно перевищує плановий, що впливає пе- реповненість маршруток. Розрахунковим шляхом визначено, що для забезпечення 5-ти хвилинного інтервалу руху під час годин пік на 6 основних маршрутах необхідно вивести на лінії 78 тролейбусів.

Не зважаючи на те, що сітка тролейбусних маршрутів досить розгалужена та сполу- чає найчисельніші мікрорайони міста, спостергіється високий рівень дублювання та на- кладання маршрутів автобусного та тролейбусного транспорту.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Рівень накладання маршрутів, %** | **№ тролейбусного маршруту** | **№ автобусного маршруту** |
| 1 | **100** | 1 | 9 |
| 2 | **100** | 3, 3А | 1, 1А |
| 3 | **100** | 3, 3А | 38 |
| 4 | **100** | 6, 6А | 11 |
| 5 | **90** | 1 | 29 |
| 6 | **90** | 5 | 43 |
| 7 | **80** | 2 | 34 |
| 8 | **80** | 5 | 38 |
| 9 | **70** | 3 | 43 |
| 10 | **60** | 1 | 2 |
| 11 | **50** | 6, 6А | 2 |

Проведений аналіз тролейбусних маршрутів показує, що дублювання тролейбусного сполучення автобусним негативно впливає на пасажиропотік тролейбусу.

## SWOT аналіз системи електротранспорту в м. Чернівцях

|  |  |
| --- | --- |
| **Сильні сторони** | **Слабкі сторони** |
| 1. Високий фаховий рівень водіїв (з 162 водіїв 100 відносяться до 1 класу) та бригади по ремонту та обслуговуванню рухомого складу. 2. Охоплення наявними лініями житлових масивів з найбільшою концентрацією населення. 3. Єдиний екологічний транспорт, який наразі до- ступний чернівчанам. 4. Найбільша пасажиромісткість з усіх одиниць громадського транспорту в Чернівцях. 5. Обсяги перевезення (по кількості пасажирів) тролейбусним транспортом еквівалентні обся- гам перевезення автобусним транспортом у мі- сті. 6. Повний контроль системи електротранспорту міською владою. 7. В місті функціонує транспортний коледж, який готує фахівців для роботи на електротранспорті. 8. Єдиний тип громадського транспорту в повному обсязі виконує вимоги щодо перевезення піль- гових категорій населення. 9. При падінні купівельної спроможності населен- ня залишається доступним транспортом. 10. Єдиний вид транспорту у Чернівцях, який пе- редбачає наявність місячних проїзних квитків. 11. Єдиний вид громадського транспорту, рух якого фіксується gps-трекерами | 1. Недостатній і застарілий рухомий склад елек- тротранспорту. 2. Падіння пасажиропотоку, зумовлене скорочен- ням рухомого складу на лініях, так і, як наслідок, зростанням інтервалу руху. 3. Дублювання маршрутів електротранспорту маршрутами автобусного транспорту. 4. Недружня для пасажира система оплати проїзду. 5. Низька якість комфорту рухомого складу. 6. Низька середня експлуатаційна швидкість елек- тротранспорту через високий рівень автомобілі- зації та проходження тролейбусних ліній через навантажені автомагістралі міста. 7. Рухомий склад не пристосований (за виключен- ням 10 низькопідлогових машин) до перевезен- ня маломобільних груп. 8. Маршрутна сітка, створена у 60-х роках, не адаптована до розширення та появи нових жит- лових кварталів та зміни зон тяжіння (навчальні заклади, території зайнятості та відпочинку на- селення). 9. Застаріла ремонтна база, комунікаційні та кон- такні мережі. 10. Аналітика по gps-трекерам не використовуєтсья для планування роботи. |
| **Можливості** | **Загрози** |
| 1. Нарощування автопарку парку та вихід на ринок автобусних перевезень у місті. 2. Залучення інвестицій та грантових коштів міжна- родних інституцій на модернізацію та розвиток. 3. Електротранспорт, на відміну від автобусного транспорту, посилює іміджеву складову як чи- стого та екологічного міста. 4. Найнижчий бюрократичний поріг для запрова- дження системи гнучкої тарифної сітки, проїзних з різними термінами дії, електронного квитка. | 1. Конкуренція за пасажиропотік з боку автомо- більного громадського транспорту 2. Зростання цін на електроенергію 3. Поганий стан доріг не дозволяє використову- вати нові тролейбуси на всіх маршрутах та не сприяє змінам в маршрутній сітці 4. Специфіка рельєфу, забудови, дорожнього по- криття стримує та здорожчує розвиток елек- тротранспорту. 5. Наяність природніх та штучних бар’єрів (річка, залізничні колії, аеропорт та ін.), які ускладню- ють розвиток маршрутних ліній. 6. Подальший розвиток гібридного автобуса трак- тується як заміна тролейбуса. |

Отже, стан системи електротранспорту перебуває в критичному стані, та з урахуванням поточного стану та прогнозних показників списання зношених одиниць рухомого складу перебуває на межі зникнення.

Крім того, на розвиток електротранспорту впливають такі чинники:

* стан доріг
* організація дорожнього руху
* паркування автотранспорту (в т.ч. в недозволених місцях)

У зв’язку з цим, стабілізація роботи електротранспорту повинна також включати вирішення про- блем, пов’язаних з описаними чинниками.

## Розділ 2. Мета і завдання Програми

Програма створена для реалізації у місті Чернівцях засад державної політики у сфері міського електричного транспорту, згідно із завданнями, ви- значеними Законом України «Про міський електричний транспорт», а також іншими нормативно-правовими актами України, які стосуються транспортно- го забезпечення населення, зокрема Постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року № 1735 «Про затвердження Правил надання насе- ленню послуг із перевезення міським електротранспортом».

### Метою Програми є надання якісних послуг перевезен- ня електротранспортом та покращення екологічної ситуації у м. Чернівцях.

**Основними завданнями Програми є:**

#### **а)** вихід КП «Чернівецьке тролейбусне управління» з кризового стану та підвищення ефективності управління системою електротранспорту

**б)** забезпечення сталого функціонування та розвитку міського електротранспорту

**в)** розширення та оптимізація мережі електротранспор- ту в Чернівцях

**г)** підвищення технічного рівня оснащення міського електротранспорту та оновлення парку рухомого складу, шляхом закупівлі сучасного рухомого складу на рівні, необ- хідному для забезпечення якісних перевезень

**д)** моніторинг, оцінка виконання та внесення змін до програми

За рахунок виконання даної програми планується підвищити якість об- слуговування мешканців міста Чернівці та гостей міста електротранспортом, розширити мережу маршрутів електротранспорту та збільшити його пасажи- ропотоки, а також покращити екологічні умови у місті.

## Розділ 3. Терміни та етапи виконання Програми

###### Програма передбачає реалізацію 2-х етапів:

**ПЕРШИЙ ЕТАП** (2017–2020 рр.) передбачає стабілізацію роботи електротранспорту та включає комплекс найбільш невідкладних заходів.

Завдання 1. Вихід КП «Чернівецьке тролейбусне управління» з кризово- го стану та підвищення ефективності управління системою електротран- спорту.

* 1. Аналіз системи управління підприємства та окремих його ділянок.
  2. Розробка положення та запровадження на підприємстві Наглядової ради як органу стратегічного управління підприємством.
  3. Аналіз операційних та адміністративних витрат підприємства, їх оптимізація.
  4. Кадровий аудитта оптимізація системи управління трудовими ресурсами.
  5. Вдосконалення автоматизованої системи управлінського обліку.
  6. Розробка бізнес-плану підприємства.

Завдання 2. Забезпечення сталого функціонування та розвитку міського електротранспорту.

* 1. Приведення тарифу на проїзд громадським транспортом міста до рівня економічно обґрунтованого.
  2. Запровадження системи оплати проїзду в електротранспорті, дружньої для пасажира (диверсифікація способів оплати та тарифів, комбінація ви- дів транспорту, короткі пересадки тощо)
  3. Покращення умов для руху електротранспорту та збільшення експлу- атаційної швидкості рухомого складу (оптимізація організації дорожньо- го руху, запровадження виділених смуг для руху громадського транспор- ту, зменшення транспортного навантаження на дороги міста, організацію паркування приватних авто тощо).
  4. Популяризація електротранспорту, як засобу пересування.

**Завдання 3. Підвищення технічного рівня оснащення міського електротранспорту та оновлення парку рухомого складу шля- хом закупівлі сучасного рухомого складу на рівні, необхідному для забезпечення якісних перевезень.**

* 1. Модернізація існуючого рухомого складу із поступовим виведенням із експлуатації найбільш застарілого рухомого складу та його заміною су- часним рухомим складом.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Загальна к-ть одиниць рухомого складу (на початок року) | 85 | 95 | 105 | 95 |
| К-ть одиниць, що експлуатуються | 55 | 75 | 90 | 80 |
| К-ть одиниць, виведених з експлуатації | 20 | 20 | 10 | - |
| К-ть модернізованих одиниць | 0 | 0 | 0 | 10 |
| К-ть придбаних нових одиниць | 20 | 25 | 0 | 0 |
| К-ть придбаних вживаних одиниць | 10 | 5 | 0 | 0 |

* 1. Технічний аудит зношених тролейбусів та вивчення доцільності їх ре- монту та переобладнання.
  2. Поточний ремонт тролейбусного парку та підтримання в робочому стані всіх одиниць.
  3. Оновлення енергогосподарства міського електротранспорту, а саме:
* оновлення критичних ділянок контактної мережі (4,5 км);
* підтримка контактної мережі в робочому стані;
* оновлення випрямлювачів напруги на тягових підстанціях;
* оновлення критичних ділянок кабельних мереж (5,1 км);
* заміна масляних вимикачів трансформаторів на вакуумні (37 од.)
* підтримка кабельної мережі в робочому стані
  1. Оновлення ремонтної бази депо, включає вивчення потреби та власне оновлення.
  2. Створення єдиної ремонтної бази комунального транспорту на основі депо.

**ДРУГИЙ ЕТАП** (2020–2025 рр.) виконання Програми передбачає інтенсивний розвиток електротранспорту.

Завдання 4. Розширення та оптимізація мережі електротранспорту в Чер- нівцях.

* 1. Коригування системи міських автобусних перевезень для уникнення конкуренції між громадським авто- та електротранспортом (на основі Пла- ну міської мобільності, що розробляється в рамках проекту «Інтегрований розвиток міста»)
  2. Розширення та оптимізація маршрутної мережі електротранспорту. Ви- конанню цього заходу повинен передувати комплексний аналіз, для про- ведення якого необхідні такі дані:
* розподіл чисельності населення по житловим районам міста
* дані про пасажиропотоку (в т.ч. на автобусних маршрутах) та модальний розподіл
* актуальні центри тяжіння пасажирів
* можливість розширення контактної мережі
* можливість збільшити навантаження на наявні або створення нових тяго- вих підстанцій

*Для проведення оптимізації необхідне залучення фахівців з транспорт- ного моделювання та запуск системи моделювання та управління транспорт- ними потоками.*

*Перспективними напрямками для запуску нових тролейбусних ліній є: вул. Сторожинецька, мікрорайон Садгора, сусідні села (Чагор, Мамаївці).*

* 1. Завершення оновлення та модернізації парку електротранспорту

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| Загальна к-ть одиниць рухомого складу (на початок року) | 90 | 85 | 90 | 110 | 105 |
| К-ть одиниць, що експлуатуються | 80 | 80 | 85 | 105 | 100 |
| К-ть одиниць, виведених з експлуатації | 5 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| К-ть модернізованих одиниць | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| К-ть придбаних нових одиниць | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 |

##### Завдання 5. Моніторинг, оцінка виконання та внесення змін до програми.

* 1. Щорічна оцінка виконання запланованих заходів програми та досяг- нення запланованих показників.
  2. Внесення змін до програми відповідно до розробленої програми місь- кої мобільності.
  3. Щорічний аналіз міської мобільності, світових трендів у сфері міської мобільності та внесення змін до програми.

## Розділ 4. Показники ефективності виконання Програми

### Кількісні показники ефективності

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показник** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| К-ть одиниць, що експлуатуються | 52 | 55 | 75 | 90 | 80 |
| Коефіцієнт навантаження пільгових пасажирів на платних | 1,8 | 1,5 | 1,0 | 0,7 | 0,7 |
| Середній фактичний інтервал руху | 15 | 12 | 8 | 5 | 5 |

* 1. **Якісні показники ефективності**
* забезпечено регулярність та надійність роботи електротранспорту
* послуги електротранспорту орієнтовані на пасажирів
* запроваджено сучасну систему оплати за проїзд
* покращено технічні характеристики експлуатації та обслуговування електротранспорту
* сформовано ефективну мережу тролейбусних маршрутів
* оптимізовано витрати підприємства та сформовано довгостроковий план розвитку (бізнес-план)
* створено технічну базу для модернізації рухомого складу

## Розділ 5. Ресурсне забезпечення Програми

Джерелами фінансування заходів Програми є:

а) кошти, передбачені міським бюджетом Чернівців на виконання даної Програми

б) грантові кошти, кредитні кошти

в) власні кошти Чернівецького тролейбусного управління