

Додаток
ЗАТВЕРДЖЕНО
рішення Черкаської міської ради
від 18.12.2025 № 91-50

ПРОГРАМА
розвитку пасажирських перевезень міста Черкаси
на 2026-2030 роки

1. Нормативно-правова база розроблення Програми

Програма розроблена відповідно до законів України «Про транспорт», «Про міський електричний транспорт», постанови Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом» та постанови Кабінету Міністрів України від 14.11.12 року №1045 «Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом», Постанова КМУ від 18 лютого 1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», рішення виконкому від 03.12.2019 №1419 «Про затвердження правил користування міським автомобільним та електричним транспортом у м. Черкаси».

2. Загальна характеристика сучасного стану пасажирського транспорту в місті Черкаси

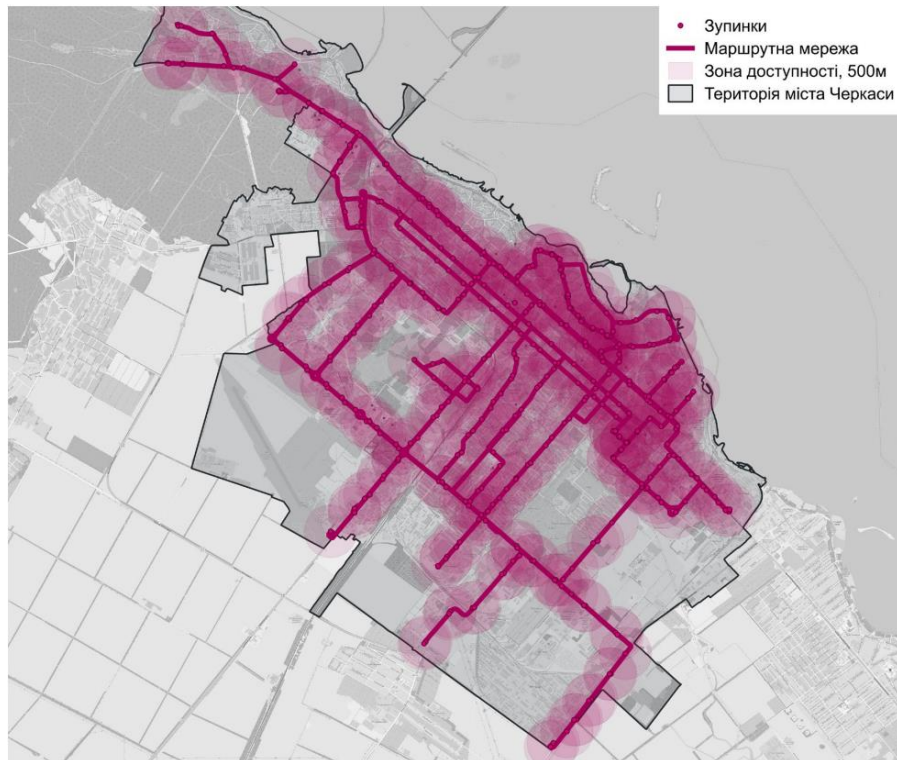
Станом на 2025 рік система громадського транспорту м. Черкаси складається з 43-х діючих маршрутів: 24 тролейбусні маршрути, що обслуговуються КП «Черкасиелектротранс» (далі – Підприємством), та 19 автобусних маршрутів, які експлуатуються шістьма приватними перевізниками. Загальна протяжність маршрутної мережі становить 1019,9 км. Вона є основою для здійснення щоденних пересувань населення та забезпечує широке покриття території міста.

Безперебійну роботу тролейбусної мережі забезпечують 10 тягових підстанцій, розміщених по всій території міста.

Тролейбусна мережа є основою екологічно чистої міської мобільності та з'єднує ключові точки тяжіння: центр міста, залізничний вокзал, автовокзал, центральний ринок, торговельні центри, Міська лікарня №1, Обласна лікарня, Онкологічний центр, Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, Черкаський державний технологічний університет, Черкаський зоопарк, парк ім. Шевченка, житлові райони (Привокзальний, Південно-Західний, Перемога, Хімселище тощо), промислову зону («Азот»).

Автобусна мережа виконує допоміжну функцію, покриваючи райони без тролейбусного сполучення. Автобусні маршрути охоплюють ключові точки тяжіння, що і тролейбусна система, але додатково включають менші вулиці, віддалені та менш густозаселені мікрорайони. Вона також охоплює ключові об'єкти: залізничний вокзал, автостанції, торгові центри («Епіцентр», «Меблевий квартал», «Критий ринок»), житлові масиви (Казбет, Південно-Західний, Митниця, Садовий, Дахнівський, Соснівка, Зелений, Соборний, Кривалівський), Обласний онкологічний центр, Черкаський зоопарк, парк ім. Шевченка та пляжі вздовж річки Дніпро.

У Черкасах налічується 434 зупинки громадського транспорту, розташовані на 58 вулицях. Висока концентрація зупинок спостерігається вздовж головних транспортних коридорів (бульвар Шевченка, вулиці Чорновола та Смілянська). Понад 67% території міста Черкаси знаходиться в межах 500-метрової пішохідної доступності до зупинок, що охоплює практично всі житлові райони міста.



Загальний огляд Зони 500-метрової доступності до громадського транспорту міста Черкаси

Тролейбусна мережа міста Черкаси складається з 24 маршрутів, які обслуговуються виключно Підприємством. Загальна протяжність маршрутної мережі становить 570 км, що свідчить про наявність у місті комплексної та централізовано керованої системи електричного громадського транспорту. У робочі дні на маршрутах курсує 53 тролейбуси, середня пасажиромісткість кожного з яких становить 123,3 особи.

Операційна ефективність системи залишається низькою через обмежену частоту руху в години пік. Середній інтервал становить 61,6 хвилини, переважно через нестачу рухомого складу. Загалом виконується 608 оборотних рейсів на день, середня тривалість рейсу становить 95,1 хвилини, а середня швидкість – 15 км/год. Попри це, тролейбусна система забезпечує високу доступність завдяки обслуговуванню 1 116 зупинок.

Автобусна система громадського транспорту, яку обслуговують шість приватних перевізників, забезпечує вищу частоту руху за рахунок використання 124 транспортних засобів із середньою пасажиромісткістю 51,2 особи. Щодня виконується 1 117 оборотних рейсів, середня швидкість – 18,1 км/год, а в години пік інтервал становить лише 17,3 хв. Автобусна мережа гнучкіша та компактніша, обслуговує 991 зупинку і райони поза межами контактної мережі.

Таким чином, система має дворівневу структуру: тролейбуси формують базову мережу великої місткості, а автобуси – допоміжну, забезпечуючи кращу частоту й гнучкість. Незважаючи на вищу пасажиромісткість тролейбусів, загальна ефективність системи залишається обмеженою через нестачу рухомого складу та обмежене покриття контактної мережі. Відсутність автономного ходу ще більше знижує гнучкість та зручність. Для покращення ефективності потрібні інвестиції в оновлення парку рухомого складу (ПРС) тролейбусів.

Мережа громадського транспорту в Черкасах характеризується високим рівнем дублювання маршрутів. До 70% маршрутів тролейбусів та автобусів

дублюються, особливо вздовж центральних транспортних коридорів, таких як бульвар Шевченка, вулиці Смілянська та Сінна. Така концентрація маршрутів створює додаткове навантаження на транспортну систему, сприяє утворенню заторів і залишає периферійні райони недостатньо охопленими. Зменшення дублювання маршрутів та покращення покриття шляхом цільової реорганізації мережі є нагальним кроком для підвищення ефективності системи.

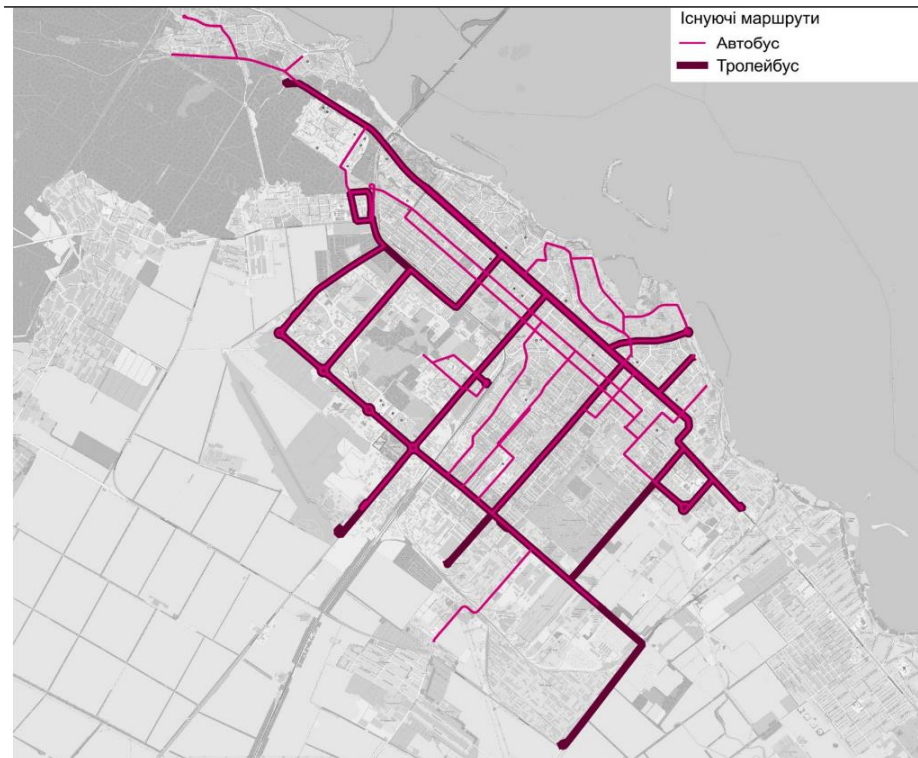


Схема маршрутної мережі громадського транспорту міста Черкаси

Станом на квітень 2025 року транспортні послуги в Черкасах надають 7 операторів громадського транспорту. Тролейбусні маршрути обслуговує лише Підприємство. Автобусні маршрути обслуговують 6 приватних перевізників.

ПРС приватних перевізників громадського транспорту в Черкасах складається з 218 автобусів (середньої місткості – 203 автобуси та великої місткості – 15 автобусів). На маршрутах працюють такі моделі автобусів: «Богдан», «Атаман», «Volvo», «ПАЗ», «Автомет», «VDL». Середній вік автобусного парку становить 12,8 років.

ПРС приватних перевізників у Черкасах працює на дизельному паливі, зрідженому природному газі (ЗПГ), бензині та гібридних системах. Дизель залишається основним видом палива. Порівняно невелика кількість гібридних та автобусів на ЗПГ свідчить про можливості для подальших інвестицій у більш чисті технології.

Станом на квітень 2025 року 40% автобусів у Черкасах адаптовані для людей з обмеженими можливостями, тоді як 60% – ні, що вказує на необхідність подальшого покращення для забезпечення повної доступності для всіх пасажирів.

Основні характеристики операторів громадського транспорту в Черкасах наведено в таблиці нижче.

Оператор	Кількість маршрутів	Довжина маршрутів, км	Кількість транспортних засобів	Кількість транспортних засобів на маршрутах	Середня місткість	Вік транспортних засобів
КП «Черкасиелектротранс»	24	570.0	84	53	124.3	26.6
ТОВ «Епітранс» Союз-Авто	6	149.0	42	40	63.2	10.8
ДП «Чарз-Авто» Кийтранс	6	153.5	77	44	50.1	11.5
ПАТ «Черкасиавтотранс»	2	31.4	8	6	49.0	13.9
ФОП Копієвський Є. П.	1	29.7	8	6	53.8	17.6
ТОВ «Авто-Тюл»	3	63.8	41	21	44.0	16.0
ТОВ «Кийтранс-2005»	1	22.5	8	7	52.0	6.0

Результати аналізу свідчать, що КП «Черкасиелектротранс» є найбільшим оператором громадського транспорту в Черкасах за аналізованими основними характеристиками.

Технічні аспекти оплати проїзду. Автоматизована система оплати проїзду (AFC) – це комплексна програмно-апаратна система, розроблена для управління та обліку платежів за послуги громадського транспорту. У м. Черкаси система AFC була впроваджена 1 липня 2022 р.

Оператором, який забезпечує роботу AFC у м. Черкаси, є компанія «Смарт-Тікет Технолоджі». Ця компанія уповноважена виконавчим комітетом Черкаської міської ради здійснювати збір платежів за послуги громадського транспорту. Станом на березень 2025 р. валідатори встановлено у 232 одиницях громадського транспорту (66 тролейбусах та 166 автобусах приватних перевізників).

Загальна кількість встановлених валідаторів – 529. З них 252 валідатори встановлено на тролейбусах КП «Черкасиелектротранс», а 277 – на автобусах приватних перевізників.

Валідатори зазвичай встановлюються на поручнях громадського транспорту, навпроти вхідних дверей. Процес валідації відбувається під час посадки в тролейбус. Валідація здійснюється за допомогою технології NFC, коли картка (або електронний пристрій) підноситься до валідатора, або коли QR-код сканується з паперового квитка. Квиток дійсний тільки в тому тролейбусі, в якому він був валідований. При пересадці на інший маршрут або тролейбус процес валідації необхідно повторити, і вартість проїзду буде стягнута знову.

Пасажири можуть обрати один з наступних варіантів оплати послуг: безготівково (банківська картка або пристрій з підтримкою NFC (телефон/годинник)); роздрукований квиток з QR-кодом, придбаний за готівку в міських терміналах (City24); віртуальна картка, яку можна поповнити через мобільний додаток «SmartTicket City».

Для контролю оплати проїзду КП «Черкасиелектротранс» та кілька приватних операторів використовують контрольні валідатори (ручна модель), підключені до стаціонарних валідаторів на лінії. Контрольні валідатори зчитують платіжну інформацію з пристроїв/квитків пасажирів. Наприклад, при оплаті карткою, пасажир прикладає картку, якою здійснювалася оплата, а

контрольний валідатор підтверджує або не підтверджує платіж. У разі несплати накладається штраф у десятикратному розмірі від стандартного тарифу.

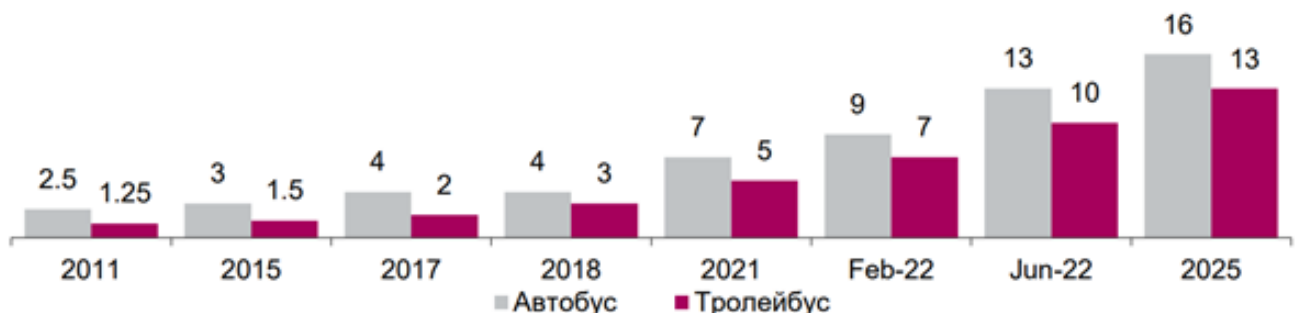
Встановлення тарифів. З 10 березня 2025 р. виконавчий комітет Черкаської міської ради підвищив тарифи на проїзд у громадському транспорті. Вартість разової поїздки в тролейбусі зросла з 10 до 13 гривень, а вартість поїздки в міських автобусах приватних перевізників – з 13 до 16 гривень. Міська рада визначає рівень тарифів, нормативних актів, що встановлюють верхню межу тарифів, не існує.

Перевезення пільгових категорій населення здійснюється за рахунок коштів міського бюджету. Актуальний перелік категорій громадян, які відповідно до нормативно-правових актів України мають право на безкоштовний проїзд у тролейбусах, розміщено в салонах тролейбусів. Крім того, рішенням виконавчого комітету Черкаської міської ради від 31 травня 2016 р. № 677 надано право безкоштовного проїзду в тролейбусах учням денної форми навчання професійно-технічних навчальних закладів, загальноосвітніх шкіл та студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації.

Міська рада встановлює тарифи на проїзд у тролейбусах та автобусах окремо.

Тарифи на проїзд у міському електротранспорті переглядаються у наступному порядку:

1. Підприємство розраховує планову вартість проїзду відповідно до чинного законодавства.
2. Підприємство звертається до міського голови з проханням розглянути можливість підвищення тарифу, яке потім перенаправляється до Департаменту економіки та розвитку міста.
3. Після розгляду розрахунку та погодження його Департаментом економіки та розвитку, проект рішення про перегляд тарифу вноситься до порядку денного виконавчого комітету міської ради.
4. Проект рішення виноситься на затвердження виконавчого комітету міської ради. Після цього рішення публікується в засобах масової інформації.



Вартість проїзду на автобусних і тролейбусних маршрутах з 2011 по 2025, грн. (вкл. ПДВ)

Валідатори та електронні платежі. У Черкасах 1 липня 2022 року за партнерства міської ради та оператора «SMART-TICKET TECHNOLOGIES», який також виступив інвестором цієї ініціативи, було запущено систему автоматизованого збору плати за проїзд (AFC). Компанія експлуатує електронні системи, що підтримують AFC, і має дозвіл виконавчого комітету Черкаської міської ради на збір платежів за транспортні послуги.

GPS-моніторинг. З 2021 року в Черкасах працює єдина диспетчерська та супутникова система моніторингу громадського транспорту «Dozor». Підключення до системи «Dozor» є обов'язковою вимогою міської ради для всіх операторів громадського транспорту. Станом на червень 2025 року загалом 291 тролейбус та автобус обладнано GPS-трекерами та інтегровано в систему.

Електронні інформаційні табло. Перше електронне інформаційне табло в Черкасах було встановлено 17 листопада 2020 року на зупинці громадського транспорту «Університет». У грудні 2021 року було встановлено ще п'ять табло. Електронні інформаційні табло відображають час прибуття транспортних засобів за допомогою GPS, мають світлодіодне освітлення, Wi-Fi, USB-зарядку, відеоспостереження та кнопку виклику поліції для зручності та безпеки пасажирів. Табло встановлено на таких зупинках: «Торговий дім», «Драматичний театр», «Вокзал», «Алея Павла Собка», «Золота рибка».

Станом на червень 2025 року планується встановити це обладнання на семи додаткових зупинках громадського транспорту. Прилади будуть поставлені та встановлені ТОВ «Dozor Україна».

3. Мета і основні завдання Програми

Програма спрямована на реалізацію операційної цілі «Покращення міської мобільності, підвищення транспортної доступності, розвиток логістичного потенціалу» пріоритету 3 «Комфортне, ефективне і розумне місто» Стратегії розвитку Черкас 2022-2032, затвердженої рішенням Черкаської міської ради від 25.11.2021 року № 14-15.

Програму розроблено з метою:

- створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення міським пасажирським транспортом;
- забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міських пасажирських перевезень;
- підвищення рівня технічного оснащення підприємств галузі пасажирських перевезень та ефективності їх роботи;
- збільшення рівня екологічності пасажирського транспорту для зменшення рівня забруднення довкілля у місті Черкаси та з метою профілактики захворювань його мешканців.

Для досягнення зазначеної мети передбачається розв'язати такі основні завдання:

- оновлення рухомого складу КП «Черкасиелектротранс»;
- оновлення маршрутної сітки м. Черкаси з метою оптимізації кількості транспортних засобів, уникнення дублювання маршрутів;
- забезпечення громадянам, що мають право на пільговий проїзд, рівного доступу до всіх видів міського громадського транспорту;
- впровадження новітніх технологій, передусім енергозберігаючих, у процесі реконструкції та модернізації контактних мереж, тягових підстанцій.

Досягнення мети та розв'язання основних завдань Програми здійснюватиметься шляхом виконання заходів, зазначених у таблиці №1.

4. Шляхи розв'язання проблеми

Проблему забезпечення належного рівня перевезень пасажирів міським

електротранспортом передбачається розв'язати шляхом:

- організації ефективного управління електротранспортом та використання майнового комплексу, зокрема за рахунок залучення кредитних та грантових коштів від міжнародних організацій;
- оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання;
- забезпечення економічно обґрунтованого відшкодування вартості пільгових перевезень як комунальному, так і приватному транспорту;
- контролю безпеки на наземному транспорті.

Організація ефективного управління міським електротранспортом та використання його майнового комплексу передбачає:

- заходи місцевих органів виконавчої влади, щодо здійснення функцій замовника послуг з перевезень пасажирів відповідно до вимог Закону України «Про міський електричний транспорт» та Постанови КМУ №1045 від 14.11.2012 р. «Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом та внесення змін до Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом». В разі не укладання договору з оплатою за транспортну роботу фінансування підприємства здійснюється з розрахунку різниці між економічно обґрунтованим тарифом та вартістю проїзду;

- оновлення тролейбусів, що вичерпали свій технічний ресурс, шляхом закупівлі сучасного рухомого пасажирського складу;
- реконструкцію тролейбусних ліній з використанням новітніх технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж;
- модернізація тягових підстанцій.

Оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання, за допомогою інтерактивної системи, що розроблена за співпраці з фахівцями Вінницького національного технічного університету, дозволить ефективно використовувати весь наявний в м. Черкаси транспорт загального користування, оперативно реагувати на зміну пасажиропотоків, отримувати актуальну інформацію щодо пасажирських перевезень для прийняття ефективних управлінських рішень.

Забезпечення економічно обґрунтованого відшкодування вартості пільгових перевезень як комунальному, так і приватному транспорту дозволить всім мешканцям міста, що мають право на пільговий проїзд, мати рівний доступ до будь-якого виду міського пасажирського транспорту. Запровадження такого відшкодування передбачає:

- застосування організатором пасажирських перевезень системи відеоконтролю кількості перевезених пасажирів;
- визначення справедливої вартості одного кілометра перевезень для кожного виду пасажирського транспорту.

Після запровадження системи відеоконтролю кількості перевезених пасажирів в міському пасажирському транспорті, в разі прийняття виконавчим комітетом Черкаської міської ради рішення щодо здійснення приватним транспортом пільгових перевезень та щодо визначення вартості одного кілометра пробігу транспортного засобу, з метою уникнення надмірних витрат бюджетних коштів на оплату пільгових перевезень понад фактичну вартість

таких перевезень, компенсація вартості пільгового проїзду конкретному перевізнику здійснюється за наступною формулою:

$$K = K_{пп} * B - (K_{пв} * B - \sum_{i=1}^n \text{Пді} * B_{кі}), \text{ де}$$

K – розмір компенсації, гривень;

$K_{пп}$ – кількість перевезених пасажирів, які завадідували своє право пільгового проїзду за даними оператора АСООП;

B – вартість проїзду в цьому транспортному засобі, гривень;

$K_{пв}$ – кількість перевезених цим перевізником пасажирів, встановлена за даними системи відеоконтролю пасажиропотоку;

Пді –місячний пробіг всіх транспортних засобів перевізника i -го типу за даними єдиної міської системи диспетчеризації та супутникового моніторингу пасажирського транспорту загального користування, кілометрів;

n – кількість типів транспортних засобів перевізника, що відповідають умовам конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування;

$B_{кі}$ – вартість кілометра пробігу транспортного засобу i -го типу, гривень;

Оплата компенсації здійснюється раз на місяць, протягом перших десяти днів місяця, наступного за звітним. При цьому, компенсації підлягає вартість пільгового проїзду лише в тих транспортних засобах, які відповідають умовам конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування. Методика проведення розрахунку і оплати компенсації пільгового проїзду затверджується виконавчим комітетом.

Крім того, оплата вартості транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом підлягає зменшенню на суму коштів, яка могла бути отримана КП «Черкасиелектротранс» від пасажирів, які здійснили безоплатний проїзд, не завадідувавши своє право на нього. Сума зменшення розраховується за наступною формулою:

$$Зм = (K_{пв} - K_{па}) * B, \text{ де}$$

$Зм$ – сума зменшення, гривень;

$K_{па}$ – кількість пасажирів, що завадідувала проїзд.

5. Очікувані результати

Виконання заходів програми дозволить значно покращити якість пасажирських перевезень міським електротранспортом, підвищити основні техніко-економічні показники роботи підприємства.

У ході реалізації програми передбачається:

У соціальній сфері:

- забезпечити розвиток соціально значущого та екологічно чистого міського пасажирського транспорту;
- підвищити якість надання послуг населенню в пасажирських перевезеннях;
- значно скоротити час на поїздку;

- перерозподілити пасажиропотік між електро - та іншими видами громадського транспорту;
- забезпечити комфортні та безпечні умови перевезення пасажирів, зокрема людей з особливими потребами.

У технологічній сфері:

- оновити парк пасажирського транспорту сучасним рухомих складом;
- поліпшити комфортність та безпеку перевезення пасажирів тролейбусами з дотриманням стандартів якості надання транспортних послуг.

6. Фінансове забезпечення виконання Програми.

Джерелом фінансування заходів, передбачених цією Програмою, можуть бути надходження загального та спеціального фондів (бюджету розвитку та міських цільових фондів) бюджету міської територіальної громади, кошти Державного бюджету України, інших місцевих бюджетів у вигляді цільових та інших трансфертів (субвенцій, дотацій тощо). Фінансування Програми проводиться в межах асигнувань, затверджених рішенням про бюджет міської територіальної громади на відповідний рік, по загальному та спеціальному фондах і може здійснюватись в межах діючого бюджетного законодавства по кодах програмної класифікації видатків та кредитування місцевого бюджету.

Відповідальним виконавцем заходів Програми визначити департамент дорожньо-транспортної інфраструктури та екології, виконавцями заходів Програми є КП «Черкасиелектротранс», інші структурні підрозділи Черкаської міської ради відповідно до встановлених повноважень, приватні перевізники. Виконання заходів Програми здійснюється по головним розпорядникам коштів в межах бюджетних призначень встановлених рішенням міської ради про бюджет Черкаської міської територіальної громади на відповідний рік.

Також заходи Програми в межах чинного законодавства можуть фінансуватись за рахунок залучених (на умовах повернення) коштів, в тому числі кредитів, запозичень, грантів тощо.

Крім того, фінансовим ресурсом реалізації заходів по Програмі можуть бути інвестиційні ресурси – добровільні внески підприємств, установ, організацій та фізичних осіб, зокрема шляхом створення відповідних цільових фондів, а також інші джерела, що не заборонені нормами діючих нормативно-правових актів

7. Організація виконання заходів Програми.

Координація діяльності та систематичний контроль за виконанням передбачених Програмою заходів покладається на відповідального виконавця, який підзвітний Черкаській міській раді та її виконавчому комітету.

Виконавці Програми в процесі виконання Програми забезпечують контроль за реалізацією завдань та заходів, цільове та ефективне використання бюджетних коштів протягом усього строку реалізації відповідної Програми у межах визначених бюджетних призначень.

Відповідальний виконавець Програми здійснює оцінку ефективності Програми на підставі аналізу результативних показників, а також іншої інформації, що міститься у бюджетних запитах, кошторисах, паспорті бюджетної

Програми, звітах про виконання кошторисів та звітах про виконання паспорту бюджетної Програми.

Результати оцінки ефективності бюджетної Програми, зокрема, висновки органів виконавчої влади, уповноважених на здійснення фінансового контролю за дотриманням бюджетного законодавства, є підставою для прийняття рішень про внесення у встановленому порядку змін до бюджетних призначень поточного бюджетного періоду, відповідних пропозицій до проекту бюджету на плановий бюджетний період та до прогнозу бюджету на наступні за плановим два бюджетні періоди, включаючи зупинення реалізації відповідної бюджетної Програми.

Таблиця 1

Напрями діяльності та заходи міської Програми розвитку пасажирських перевезень міста Черкаси на 2026-2030 роки

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Найменування заходів	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовна потреба коштів, тис. грн.	В розрізі років					Очікуваний результат
						2026	2027	2028	2029	2030	
1.	Впровадження електронних систем в громадському транспорті	Впровадження системи відеоконтролю кількості перевезених пасажирів в міському пасажирському транспорті	Департамент ДТІЕ, КП «Черкасиелектротранс»	Місцевий бюджет	4 000,0	4 000,0					Підвищення якості надання послуг з перевезення пасажирів, забезпечення належного їх обліку
			Приватні перевізники	кошти приватних перевізників	7 000,0	7 000,0					
2.	Розвиток інфраструктури підприємства	Модернізація комплексів телеуправління для керування тяговими підстанціями	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ДТІЕ	Місцевий бюджет	7 500,0	7 500,0					Переобладнання 11 тягових підстанцій на новий комплекс телеуправління
3.	Компенсація пільгового проїзду	Компенсація пільгового проїзду	ДТІЕ	Місцевий бюджет	260 000,0		50 000,0	60 000,0	70 000,0	80 000,0	Забезпечення належного рівня транспортного обслуговування пасажирів
4.	Організація ефективного управління електротранспортом та використання майнового комплексу, зокрема за рахунок залучення кредитних та грантових коштів від міжнародних організацій	Договір “Про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом” затверджену Постановою КМ України від 14.11.2012 р. № 1045	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ДТІЕ	Місцевий бюджет	1 457 000,0	217 000,0	290 000,0	300 000,0	320 000,0	330 000,0	
				Кошти підприємства	217 000,0	40 000,0	42 000,0	44 000,0	45 000,0	46 000,0	

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Найменування заходів	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовна потреба коштів, тис. грн.	В розрізі років					Очікуваний результат
						2026	2027	2028	2029	2030	
5.		Оновлення тролейбусів, що вичерпали свій технічний ресурс, шляхом закупівлі сучасного рухомого пасажирського складу; Реконструкцію тролейбусних ліній з використанням новітніх технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж.	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ДТІЕ	Кредитні кошти, що підлягають поверненню, грантові кошти. (Обсяг розраховано з врахуванням графіку надходження кредитних та грантових, наданого ЄБРР, та курсу 50 грн. за 1 євро)	1 000 000,0	47 000,0	759 100,0		193 900,0		Забезпечення оновлення рухомого складу, реконструкцію тролейбусних ліній
6.	Контроль безпеки на наземному транспорті	Надання субвенції Відділу ДН(К) у Черкаській області на придбання паливно-мастильних матеріалів для безперебійного функціонування роботи транспортних засобів	Державна служба України з безпеки на транспорті	Місцевий бюджет	2 500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	Забезпечення безпечних умов перевезень наземним транспортом
Всього за програмою					2 955 000,0	323 000,0	1 141 600,0	404 500,0	629 400,0	456 500,0	