**ОБРАЩЕНИЕ   
К ПРЕЗИДЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ   
ПУТИНУ В.В.**

Москва 28 апреля 2016 года

**Уважаемый Владимир Владимирович!**

**Московские чиновники, ответственные за развитие городского транспорта, приняли решение об отказе к 2020 году от такого вида московского городского транспорта, как троллейбус.**

Москва уже имеет печальный опыт принятия ошибочных решений и с большим трудом восстанавливает "закопанные в асфальт" трамвайные маршруты. Вопреки, звучавшим при принятии такого решения аргументам — старые, дорогие, громыхают, мешают и т.д., впоследствии оказалось, что данный вид

электротранспорта востребован городом.

**Только в Вашей компетенции и власти, как Президента Российской Федерации, повлиять на изменение ошибочного решения московских чиновников.**

Согласно принятому решению, **к 2018** году в Москве решено избавиться от 50% подвижного состава троллейбусов (759 ед.), заменив их на дизельные автобусы. В соответствии с "Расчетом затрат на приобретение и эксплуатацию 759 единиц подвижного состава взамен выбывающих троллейбусов (до 2018 года)" государству и обществу предлагается **израсходовать на это 20,84 млрд. руб.**

При этом в обоснование своего решения чиновники Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и ГУП «Мосгортранс» **представляют общественности заведомо недостоверную информацию**: "Пациент скорей мертв, чем жив," — так они оценивают состояние троллейбусной отрасли и приводят следующие "аргументы":

* троллейбус — устаревший, "сам по себе" вымирающий вид городского транспорта;
* троллейбус, используя электроэнергию, больше вредит экологии, чем автобус;
* затраты на обслуживание троллейбуса дороже, чем на автобус;
* троллейбусы плохого качества;
* троллейбус неманевренный вид транспорта и уступает автобусу в скоростных характеристиках;
* энергетическая инфраструктура троллейбуса (опоры и контактная сеть) требует значительных затрат на ремонт, т.к. изношена более чем на 40% и не соответствует нормативным показателям;
* нужны значительные средства на модернизацию спецчастей контактной сети;
* обслуживание контактной сети троллейбуса в год стоит более миллиарда руб.;
* изношенность сети приводит к 30% потерям мощности;
* необходимы значительные средства на обслуживание имеющихся и на строительство новых тяговых
* электроподстанции и, т.к. мощностей имеющихся не хватает;
* нужны значительные средства на обслуживание кабельных сетей.

**Мы**, нижеподписавшиеся работники и почетные кадровые представители отрасли электротранспорта, **абсолютно не согласны с данными "аргументами", т.к. они не соответствуют действительности ни в части оценки состояния, ни и в части оценки затрат**, необходимых на ремонт, модернизацию и обслуживание.

Более того, начиная с 2012 г. чиновники сознательно и планомерно разваливают данную отрасль, которая неотъемлемо связана с развитием современных видов транспорта.

А потому мы **просим Вас учесть наше мнение** по данному вопросу и защитить троллейбусную отрасль от произвола.

**1. О современной мировой практике использования троллейбусов и статусе России в ней.**

**Лошадь — паровой двигатель — двигатель внутреннего сгорания — электродвигатель**. Такова мировая история развития городского пассажирского транспорта.

И потому прогрессивные виды наземного городского транспорта — это трамвай, троллейбус, наземный легкорельсовый транспорт, городские электрички.

И троллейбус — это современный, а не "архаичный" вид транспорта, как пытаются убедить общественность чиновники и недобросовестные эксперты.

Пережив в 60-ые годы прошлого столетия массовый отказ от троллейбусов, начиная с 2000-х годов мир снова развернулся в сторону развития троллейбусных и трамвайных маршрутов.

**Количество новых троллейбусных линий в мире только увеличивается год от года.**

**Ввиду значительной исторической ценности**, для таких городов мира, как Москва (Россия), Цюрих, Берн, Лозанна, Люцерн и Женева (Швейцария), Лион (Франция), Зальцбург (Австрия), Эберсвальде, Эслинген и Золинген (Германия), Рим, Генуа и Милан (Италия), Пльзен, Острава и Опава (Чехия), Афины (Греция), Сан-Франциско и Сиэтл (США), Пекин, Нанкин и Шанхай (Китай) и для многих-многих других городов, большинство из которых **Вы лично посещали** в качестве президента РФ и почетного гостя, прокладка линий наземного легкорельсового транспорта и электричек невозможна. И потому, в **центральных районах** большинства из них, троллейбус и трамвай являются основными видами городского транспорта, т.к. последствия использования дизельного топлива наносят **непоправимый вред** не только городским строениям и инфраструктуре, а также **уникальным архитектурным памятникам прошлых столетий**.

Рим, Модена, Базель, Сызрань, Керчь, Джизак и Ургенч, Пекин и Малатья, Ланскруна и другие — несмотря на значительные затраты на построение контактной сети с нуля, запустили новые троллейбусные маршруты в 1990-2000-х годах. Во многих городах Швейцарии, Италии, Словакии, Румынии и Болгарии, Китая происходит **ежегодное увеличение троллейбусных маршрутов**.

Городам, которые за последние годы активно развивали у себя троллейбусную и трамвайную инфраструктуры, удалось качественно улучшить транспортную ситуацию и избавиться от пробок за счет **массового отказа от использования гражданами личного автомобиля** для перемещения по городу, в результате чего и экологическая ситуации в них существенно улучшились.

В любом из "троллейбусных" городов мира, имеющих значительную историческую ценность, если речь заходит об улучшении эстетического восприятия архитектурных и природных памятников, вопрос решается в пользу троллейбусов и трамваев с применением инновационных и экологичных решений для обеспечения автономного движения, как это сделано, например, в Ницце и Риме.

Более того, процесс развития использования троллейбусов и трамваев в Европе происходит несмотря на то, что практически все без исключения европейские страны **живут в условиях максимально экономного расходования электроэнергии**, ввиду того, что в силу природных факторов ее производство в этих странах не только дорого по цене, но и возможности по ее производству попросту ограничены. Однако, именно **значительный мультиплексный экономический эффект придает электротранспорту приоритетное направление развития**.

**Россия же обладает уникальным, практически безграничным потенциалом производства электроэнергии**, который позволяет ей быть самой передовой страной по использованию электрического транспорта.

Сейчас в странах СНГ эксплуатируется порядка 20 тыс. троллейбусов — более 70% от всех используемых в мире (около 28 тыс.). При этом на Россию приходится самая значительная часть используемых троллейбусов и трамваев. Из них и на Москву — 1522 троллейбуса и 857 трамваев, что **дает Москве статус троллейбусной столицы мира**.

Создаваемая многими поколениями, самая значительная в мире троллейбусная

**инфраструктура Москвы и других городов России, находящаяся под угрозой уничтожения, является не пережитком прошлого, а национальным достоянием граждан России.**

**Уничтожение троллейбусной отрасли неизбежно нанесет стране значительный ущерб, приведет ее к техническому, технологическому и производственному отставанию в развитии и использовании современных транспортных средств.**

**2. Об электробусах.**

Отметим такую информацию:

* Троллейбус — транспортное средство с электродвигателем и основным питанием от подвесной контактной сети;
* Электробус — транспортное средство с электродвигателем и основным питанием от аккумуляторов.

Т.е. **электробус — это тот же самый троллейбус, но с дополнительным агрегатом — аккумулятором**.

Использование такого вида электротранспорта, как **электробус**, не использующего подвесную контактную сеть, во всем мире пока еще только начинается, и говорить о его массовом применении и зрелости технических решений попросту невозможно в силу отсутствия в мировой практике достаточного количества серийных моделей с удовлетворительными для городского транспорта характеристиками аккумуляторов (длительность пробега на одном заряде, время зарядки, температурные условия эксплуатации, стоимость аккумуляторных батарей, ограниченность срока их службы и проблемы с утилизацией, и т.д.). Все, используемые в мире, единицы такого транспорта эксплуатируются в тестовых и демонстрационных режимах. Тестовыми являются и варианты подзарядки аккумуляторов — в депо, по пути следования на остановках или на же конечных пунктах.

Особо отметим, что разработка и производство электробусов развивается именно в тех странах, **в которых уровень технического развития троллейбусов достиг "совершенства"** — Франция, Швеция, Швейцария, Китай.

**Развитие троллейбуса в электробус происходит в результате последовательной технической цепочки развития именно троллейбуса**:

* появления возможностей ограниченного автономного хода,
* разработка увеличенного автономного хода,
* полная автономность.

При этом **задачи заменить троллейбус на электробус не ставит перед собой ни одна страна мира!** Оба эти вида экологичного и эффективного электротранспорта рассматриваются как **альтернатива для замены дизельных автобусов** в городах, где власть заботится о здоровье своих граждан и чистоте окружающей среды.

**Питание от контактной сети дает бесспорные экономические преимущества** — это намного дешевле и КПД такого транспортного средства значительно выше. Основная **задача электробуса и автономного троллейбуса** — это использование электрического транспорта там, где в силу разных причин невозможна прокладка контактной сети.

**Московские чиновники**, ответственные за развитие городского транспорта, в качестве одной из причин для отказа от троллейбуса **называют совершенно неудовлетворительное качество** производимых в России троллейбусов.

И вместо того, чтобы сначала добиться от производителей троллейбусов, в том числе и от себя лично (ГУП "Мосгортранс" занимался выпуском полного цикла троллейбусов и сборкой из комплектующих на заводе "МТрЗ", сборкой троллейбусов из комплектующих на заводе "СВАРЗ"), выпуска продукции того качества, которое, по их мнению, было бы "удовлетворительным", чиновники убеждают общественность в том, что **выкинув из технологического процесса целое звено отрасли, занимающееся разработкой, производством и эксплуатацией троллейбусов**, в ближайшем будущем страна увидит качественный электробус отечественного происхождения, в том числе и производства ГУП "Мосгортранс".

Ярким примером абсурдности таких заверений может служить эксперимент в Москве в 2015 г. по использованию опытного электробуса "ЛиАЗ", который был произведен на заводе, выпускающем дизельные автобусы. Эксперимент закончился неудачей, т.к., по словам тех же самых чиновников, электробус "ЛиАЗ" смог проработать всего две-три недели (30 км пробега) и "показал **серьезные проблемы в системе управления энергетикой**" (по всей видимости, имелось ввиду в системе

управления электрооборудованием).

**Для того, чтобы Россия занимала достойное место в мире и имела свой собственный**

**качественный и современный электротранспорт, в том числе и автономный, необходимо активно развивать троллейбусную отрасль, являющуюся неотъемлемой частью отрасли электрического транспорта, а не уничтожать и ее, и перспективы развития транспорта страны в целом.**

**3. О качестве российских троллейбусов.**

Московские чиновники утверждают, что "**промышленность не может нам дать современного троллейбуса**", "... в результате троллейбус, выходя на линию, уже **через год превращается в ржавую консервную банку**" (<http://govoritmoskva.ru/interviews/1042/>).

Отметим такую информацию:

* все производимые в настоящее время в России **автобусы**, в том числе и "ЛиАЗы", которые превалируют в закупках автобусов для Москвы, за исключением кузова, **в большинстве своем собираются из импортных компонентов**;
* российские **троллейбусы в значительно меньшей части** собираются из **импортных** компонентов;
* общими для троллейбуса и автобуса импортными компонентами являются такие узлы и агрегаты, как мосты и рулевое управление;
* в России **сертифицирован и выпускается унифицированный для производства как автобусов, так и троллейбусов кузов** — "ЛиАЗ". Также унифицированный кузов производит белорусский завод МАЗ. В настоящий момент на базе этого кузова в Москве на заводе "СВАРЗ" идет сборка троллейбусов для Крыма;
* внутренняя отделка салона унифицированного кузова идентична как для использования на базе троллейбуса, так и для использования на базе автобуса, выбор ее варианта зависит от заказчика.

При этом, **ресурс унифицированного кузова** при использовании его на базе троллейбуса намного выше, чем у автобуса, за счет меньших вибрационных нагрузок, т.к. отсутствует дизельный двигатель.

**Пассажировместимость унифицированного кузова** при использовании его для троллейбуса также выше, чем у автобуса, за счет более компактных размеров силовой установки — нет «шахты» двигателя сзади и помоста из ступеней, нет подиума для топливного бака.

**Троллейбусы с унифицированными кузовами "ЛиАЗ"**, которые не превращаются через год работы на линии "в ржавую консервную банку", **собирались**:

* на заводе "ВЗТМ" (г. Волгоград),
* на заводе "МТрЗ" (собственность ГУП "Мосгортранс"),
* на заводе "СВАРЗ" (собственность ГУП "Мосгортранс"),
* на заводе "ЛиАЗ" — заводе-изготовителе этих кузовов, причем троллейбусы собирались в низкопольном варианте, который является современным типом городского пассажирского транспорта.

Однако, **чиновники ГУП "Мосгортранс" отказались от закупок таких троллейбусов** в необходимых для города объемах, продолжая наращивать закупки автобусов, несмотря на то, что **качество кузовов у этих двух видов транспортных средств были идентичны**, ресурс кузова и его пассажировместимость у троллейбуса — выше, комфортность поездки в троллейбусе также выше за счет меньшего внутреннего шума, меньшей вибронагруженности, большей плавности хода и отсутствия эффекта "укачивания", т.к. нет рывков от переключения ступеней КПП.

Поэтому **утверждения** московских чиновников, ответственных за развитие городского транспорта, о том, что российская **промышленность не может производить** современные троллейбусы удовлетворительного качества, **абсолютно несостоятельны**.

**Для России особая ценность и стратегическая важность** собственного производства троллейбусов состоит еще и в том, что, в отличие от автобусов, которые за исключением кузова в большинстве своем собираются из импортных компонентов, при производстве троллейбусов используется значительно меньшее количество импортных компонентов, а это означает, что

**страна практически не зависит от зарубежных производителей при выпуске отечественного городского пассажирского транспортного средства — троллейбуса.**

**3. О планомерном развале троллейбусной отрасли**

Московские чиновники планомерно разваливают стратегически важную для России троллейбусную, а с ней и трамвайную отрасль, т.к обе эти отрасли существенно связаны между собой.

Начиная с 2012 года (в течении последних 4-х лет) процесс развала троллейбусной отрасли приобрел масштабный характер.

Так в конце 2012 г. начале 2013 г. **были закрыты важные проектно-конструкторские и технологические отделы и производственные предприятия**:

* **был распущен конструкторский отдел "МосгортрансНИИпроекта"**, который занимался разработками современных спецчастей и арматуры **троллейбуса и трамвая**, по которым на заводе "ЭМОЗ" производились опытные образцы. Квалифицированный персонал был уволен.
* была **распущена команда квалифицированных проектировщиков из "МосгортрансНИИпроекта"**, которая занималась проектированием тяговых электроподстанций, кабельных и контактных сетей **троллейбуса и трамвая** и их эффективного использования. Квалифицированный персонал был уволен.
* был **закрыт московский завод "ЭМОЗ"**, который занимался разработкой и производством современных видов **троллейбусной и трамвайной** арматуры и спецчастей. В 2010 году на заводе были выполнены работы по модернизации отечественной компрессорной установки для троллейбуса, была разработана и запущена в производство более дешевая, чем импортные аналоги, универсальная электрическая печь для обогрева салонов трамвая и троллейбуса. На заводе была разработана и освоена модернизация штангоуловителей для троллейбусов, что существенно увеличило срок их эксплуатации. В период проведения работ по модернизации контактной сети Москвы, в 2009-2012 году, **были разработаны и запущены в производство 27 наименований спецчастей контактной сети трамвая и троллейбуса** с улучшенными техническими характеристиками, отвечающими современным европейским требованиям. Тем самым была обеспечена возможность организации на их основе участков контактной сети с повышенной скоростью их прохождения. Был освоен выпуск опор для контактной сети. В 2013 году завод готов был приступить к выпуску спецчастей контактной сети не уступающим западным образцам, но значительно более дешевым и адаптированным к нашим условиям эксплуатации. Была разработана современная автоматическая стрелка (аналог современной скоростной чешской стрелки) которая демонстрировалась на выставке и получила хорошие оценки специалистов, одновременно показывался образец токоприемника, который удивил даже иностранных специалистов. В 2012 году был создан участок по изготовлению моечных комплексов для участков ежедневного обслуживания подвижного состава в депо и парках ГУП "Мосгортранс", который позволяет за 2 минуты произвести мойку кузова автобуса или троллейбуса. При этом стоимость моечного комплекса составляла 2,2 млн. руб. Однако чиновники предпочли им во много раз более дорогие мойки импортного производства.

Несмотря на то, что **завод был полностью рентабельным и не получал финансирования и субсидий** от ГУП "Мосгортранс", продукция завода была востребована как в Москве, так и в регионах, и в ближнем зарубежье, в середине 2013 года завод закрыли. Небольшое количество работников было переведено на завод "СВАРЗ", значительная часть была уволена. **В результате этого переход контактной сети троллейбуса и трамвая на современную элементную базу отечественного производства прекратился**.

* был **закрыт московский троллейбусный завод «МТрЗ»**, который занимался производством полного цикла троллейбусов, сборкой троллейбусов из комплектующих, **проведением всех видов капитально-восстановительных ремонтов** троллейбусов и троллейбусных узлов и агрегатов. Завод самостоятельно производил кузова, имел собственный красильный цех, жгутовое производство, цех по производству пластмассовых изделий для троллейбусов. Для выполнения капремонтов завод имел цех по переборке мостов, что позволяло продлевать срок эксплуатации троллейбуса после 7-8 лет эксплуатации еще на 5-8 лет. Несмотря на то, что **завод был полностью рентабельным и не получал финансирования и субсидий** от ГУП "Мосгортранс", продукция и услуги завода были востребованы как в Москве, так и в регионах, в 2013 году завод закрыли.

**С начала 2013 г. были полностью прекращены закупки троллейбусов для Москвы**, которые и так до этого на протяжении предыдущих 5-ти лет производились в минимальных количествах, не отвечающих потребностям города. В результате этого часть нынешнего троллейбусного состава имеет высокую степень износа и, как следствие, нуждается в более частом ремонте.

Более того, **в результате закрытия в 2013 г. завода "МТрЗ", троллейбусы** подвижного состава Москвы, срок эксплуатации которых подошел к сроку проведения капремонта, за единичными исключениями производства капремонта на заводе "СВАРЗ", **не получают своевременный капремонт, и выходят на линии в состоянии, не отвечающем нормам безопасности перевозки пассажиров**. Яркий пример этого — разрыв кузова троллейбуса в январе 2015 г. в Москве.

В 2009-2012 г.г. по некоторым улицам центра Москвы и прилегающим улицам, а также улицам Восточного округа была проведена модернизация контактной сети троллейбуса и трамвая с использованием современных технологий и оборудования, как импортного, так и отечественного производства, целью которых было улучшить скоростные и маневренные характеристики данных видов электротранспорта, а для троллейбуса — сделать их аналогичными характеристикам автобусов. В результате проведенных работ модернизированные участки сети стали соответствовать современным требованиям европейских стандартов по внешнему эстетическому виду и техническим характеристикам. Скоростные и маневренные характеристики троллейбуса стали аналогичны характеристикам автобуса. Отечественные предприятия стали разрабатывать и выпускать современные спецчасти и агрегаты для модернизации контактной сети троллейбуса и трамвая. **Однако в середине 2012 года работы по модернизации контактной сети троллейбуса и трамвая были прекращены**.

**С 2014 г. не производились закупки контактного провода для проведения плановых работ по его замене** (в том числе и для трамвайной сети).

**С 2013 г.** руководством ГУП "Мосгортранс" **были произведены действия, которые повлекли существенные нарушения условий трудовых договоров** в части условий работы и отдыха рабочих и служащих троллейбусных парков и трамвайных депо, а также работников службы энергохозяйства контактной сети и тяговых подстанций.

Так, **сокращение уборщиков помещений** во всех этих подразделениях привело к тому, что работники отрасли, в том числе и те, которые работают в условиях аварийных дежурств, **принимают пищу и осуществляют необходимые гигиенические процедуры после рабочей смены** — отмывка от пыли, грязи, масел и других вредных веществ, попадающих на одежду и кожу работников — **в помещениях, в которых не производится уборка и санобработка в соответствии с установленными нормами**. Они вообще не производятся. Особенно актуально это для таких категорий работников, как мойщики и слесаря по техобслуживанию и ремонту подвижного состава, мастера и монтеры по обслуживанию контактной сети.

**Сокращение диспетчерских на конечных пунктах** ряда троллейбусных маршрутов **лишило водителей** не только возможности отдыха и приема пищи в адекватных условиях, но **даже возможности посещения туалетов**, для посещения которых они должны изменить маршрут своего движения.

**Отсутствие индексации заработной платы в течении последних 2-х лет.**

**Невыплата вознаграждения по итогам года ("13" зарплаты) в течении последних 2-х лет.**

И все это происходит не на самом крайнем уголке России, таком, как остров Шикотан, а в Москве — **в шаговой доступности для всех исполнительных и надзорных органов** Российской Федерации и города Москвы.

**Демонтаж троллейбусной сети в центре города** тоже ведет к разрушению троллейбусной отрасли, т.к. ведет к разрушению целостности троллейбусной инфраструктуры Москвы, т.к. сеть в центральной части города **является связующим звеном всех разветвляющихся от центра направлений**.

**Закрытие важных проектно-конструкторских и технологических отделов и производственных предприятий отрасли, отказ от использования троллейбусов в качестве городского транспорта Москвы неизбежно приведут к разрушению троллейбусной отрасли всех регионов России.**

**4. К чему приведет ликвидация 13 км троллейбусной сети в центре города.**

"Мы говорим о демонтаже 13 км сети, что составляет 1% от всей контактной сети столичного троллейбуса. Все без исключения маршруты сохранятся, а сами троллейбусы из центра Москвы — это 89 единиц — усилят маршруты на вылетных магистралях, всего более 20-ти направлений" — заявляют московские чиновники (<http://tass.ru/moskva/3227303>).

**Но эта информация не является достоверной**, т.к. она не отражает реальные цифры сокращения использования троллейбусной сети, к которым приведет демонтаж этих 13 км, а также не отражает протяженность сети, эффективность использования, а значит и рентабельность, которой также сократится.

Во-первых, 13 км — это 2% от 630 км сети, а не 1%. А 89 единиц — это 5,8% от 1522 единиц троллейбусного подвижного состава Москвы.

Во-вторых, реально **демонтаж 13 км приведет к невозможности использования более 50 км** троллейбусной сети в центре города.

Так, демонтаж троллейбусной сети с **ул. Сретенка (2,75 км)** приведет к невозможности использования еще дополнительно **12,61 км** сети на улицах:

* + - ул. Б.Лубянка — 2 км,
    - ул. Мясницкая — 3,7 км,
    - Пр. Мира — 6,91 км.

А также приведет к 50% снижению эффективности использования троллейбусной сети в части Садового кольца на протяжении **2,3 км**.

Таким образом, **демонтаж 2,75 км** троллейбусной сети на ул.Сретенка **приведет к фактическому убытию из использования 15,36 км** сети в центре города.

Ликвидация троллейбусной сети по бульварному кольцу: Страстной б-р (0,68 км), Никитский б-р (0,433 км), Гоголевский б-р (0,95 км) и Тверской б-р (0,85 км), суммарно — **2,9 км**, приведет к невозможности использования еще **8,72 км** троллейбусной сети на улицах:

* + - ул.Остоженка — 1,345 км,
    - ул.Пречистенка — 0,94 км,
    - ул.Зубовская — 0.964 км,
    - ул.Б.Пироговская — 1,1 км,
    - Лужнецкий проезд — 0,83 км,
    - ул.Хамовнический вал — 1,5 км,
    - ул.Каретный ряд — 0,55 км,
    - ул.Краснопролетарская — 0,66 км,
    - ул.Селезневская — 0,83 км.

Таким образом, **демонтаж 2,9 км** троллейбусной сети по бульварному кольцу **приведет к фактическому убытию из использования 11,62 км** сети в центре города.

Только по двум этим примерам, демонтаж якобы **5,65 км** сети на самом деле лишит город использования почти **27 км** троллейбусной сети.

А это то, **что уже было сделано в 2014 г., и последствия этих действий**:

в 2014 г. была убрана троллейбусная сеть с улиц Маросейка и Покровка — всего **6,48 км** (2,7 км и 3,78 км соответственно).

В результате этого на улицах Ст. Басманная и Спартаковская **перестало использоваться 2,5 км** сети. А на улицах Бакунинская, Спартаковская, Электрозаводском мосту и Б. Семеновской (суммарно на участке в **5,72 км**) **в 2 раза снизалась эффективность использования** сети, т.к. с них убыли по 2 троллейбусных маршрута, и теперь они выполняются автобусами, ходящими под контактной сетью.

Назвать такие решения обоснованными и грамотными не представляется возможности. **В результате таких действий существенно снижается как количество, так и эффективность эксплуатации наиболее экономичного городского транспорта, разрушается целостность троллейбусной инфраструктуры Москвы**.

**5. О себестоимости эксплуатации троллейбуса.**

В "**Мифе №3**. Троллейбус дешевле автобуса в эксплуатации" московские чиновники представили общественности информацию, согласно которой троллейбусу на **техническое обслуживание** требуется **в 15 раз!!! большее** время, чем автобусу:

* + - троллейбусу требуется "770 чел/час в год";
    - автобусу — "52 чел/час в год".

**Это недостоверная информация, и эти цифры не соответствуют действительности** ни для троллейбуса, ни для автобуса.

**Общими** для троллейбуса и автобуса импортными компонентами являются такие узлы и агрегаты, как мосты и рулевое управление, которые требуют **одинакового времени и трудозатрат** на их техобслуживание.

Современные троллейбусы используют **отечественные** асинхронные электродвигатели, **не требующие обслуживания в течении всего срока эксплуатации**, кроме закладки смазки в 2 подшипника вращения 1 раз в год. **Они не требуют ремонта** в течении всего срока эксплуатации, т.к. попросту "неубиваемы".

А такие компоненты, **которые полностью отсутствуют в троллейбусах и не требуют затрат на их обслуживание**, но без которых **невозможна работа автобуса** — дизельный двигатель, топливная система, стартер, коробка передач, система охлаждения, турбокомпрессор — все это дорогостоящие импортные компоненты, которые еще **и требуют регулярного и дорогостоящего технического обслуживания** и высококачественных расходных материалов и эксплуатационных жидкостей, которые необходимо менять при прохождении техобслуживания и которые образуют трудно утилизируемые отходы. Эти **ключевые узлы и агрегаты**, неремонтопригодные в условиях парков, подлежат замене в случае их поломки, что делает ремонт автобусов весьма дорогостоящим.

Блок управления двигателем, компрессор, топливная система: **в автобусах — импортные** (и неремонтопригодные), **в троллейбусах — применяются как импортные, так и отечественные** компрессора, которые подлежат ремонту.

**Автобус не подлежит капремонту**, а потому при достижении определенного пробега (7-8 лет) он подлежит списанию (средний возраст автобусов в Москве — 4,5 года). **Троллейбус подлежит капремонту** после 7-8 лет эксплуатации, и это гораздо дешевле приобретения новой машины. После капремонта срок службы троллейбуса **продлевается** еще на 5-8 лет (средний возраст троллейбусов в Москве более 10 лет).

Проведение капремонта было настолько экономически выгодно, что на Московском троллейбусноремонтном заводе (МТрЗ) ремонтировались троллейбусы со многих регионов России — СанктПетербурга, Нижнего Новгорода, и даже из Краснодара.

Что не требуется автобусу, но необходимо для троллейбуса — это **техобслуживание** узлов и агрегатов, отвечающих за **электробезопасность** машины. Среди них — визуальный контроль и протирка изоляторов, контроль параметров системы утечки тока, замер параметров сопротивления изоляции. Некоторые из этих систем контроля работают в ходе эксплуатации троллейбуса, т.к. встроены в систему управления, и информация даже о незначительных отклонения сразу же становиться доступной обслуживающему персоналу. Техобслуживание всех систем электробезопасности троллейбуса **сопоставимо по трудозатратам** (чел/час) для техобслуживания отсутствующих у троллейбуса, но имеющихся у автобуса узлов и агрегатов, но **намного дешевле** (в силу несопоставимо меньших затрат на дорогостоящие расходные материалы и эксплуатационные жидкости).

В общем итоге, как минимум в 2 раза более длинный срок службы, меньшая затратность на техобслуживание и ремонт, более дешевый источник энергии — все это делает **себестоимость эксплуатации троллейбуса во всем мире на 15% меньше** себестоимости эксплуатации автобусов.

**Однако**, в мифах московских чиновников — "**Мифе** №3. Троллейбус дешевле автобуса в эксплуатации", **общественности представлена информация**, что "2,4 млн. руб" обходиться городу ежегодная эксплуатация троллейбуса, а автобуса — в "2,0 млн. руб", т.е **троллейбус дороже почти на 17%**.

**Вместе с тем**, в документе "Расчет затрат на приобретение и эксплуатацию 759 единиц подвижного состава взамен выбывающих троллейбусов (до 2018 года)", фигурируют совсем другие данные, а именно:

"стоимость эксплуатации на 1 ед. подвижного состава в год: троллейбус 3,41 млн. руб, автобус — 3,94 млн. руб", т.е.

**по данным чиновников троллейбус на 14,5% дешевле автобуса, а для общественности представляется информация, что — на 17% дороже.**

Такой же манипуляции подверглась и информация для общественности **о расходах на контактную сеть**.

"**Миф №4**. Энергетическая инфраструктура стоит "3 копейки"" — "контактный провод (без учета спецчастей)" — "Для обслуживания и ремонта в год требуется **345,1 млн.** руб".

А в документе "Расчет затрат на приобретение и эксплуатацию 759 единиц подвижного состава взамен выбывающих троллейбусов (до 2018 года)" — "расходы на содержание 630 км одиночного провода контактной сети троллейбуса (1 год) — **31,93 млн**. руб".

Т.е. реальные затраты на контактную сеть **более чем в 10 раз меньше, чем это представляется общественности!**

**6. Об опорах.**

**Городские опоры** — это **многофункциональный элемент** дорожной инфраструктуры, т.к. они одновременно задействованы и для освещения улиц (основная функция), и для обеспечения важных городских нужд — размещения кабелей интернета, световых табло и дорожных знаков, светофоров и т.д., а при наличии на них контактной сети — и для питания троллейбусов и трамваев.

В "**Мифе** №4. Энергетическая структура стоит "3 копейки"", московские чиновники представили общественности следующую информацию:

* + - в Москве используется 33 558 опор (опустив при этом, что это — общее количество опор с контактной сетью и троллейбуса, и трамвая);
    - из них почти **40%** (13 379 шт.) — опоры **с истекшим сроком годности** (>30лет), которые необходимо заменить по состоянию на начало 2016 г.;
    - с 2010 г. по 2015 г. (включительно) была произведена замена всего **1 799 опор**;
    - на замену опор "с истекшим сроком годности " на начало 2016 г. требуется 3 165 млн. руб, т.к. **стоимость одной опоры составляет 320 тыс. руб**;
    - на обслуживание опор в год требуется 170 млн. руб ( 5 тыс. руб за опору).

**Однако, это недостоверная информация, т.к. значительная ее часть не соответствует действительности**.

Вопреки заявлению чиновников ГУП "Мосгортранса", **опора не подлежит обязательной замене в связи с истечением какого-то определенного срока** ее использования. Она подлежит замене исключительно в случае потери своих эксплуатационных характеристик, т.к. **у опоры не существует как такового срока годности**, период эксплуатации может составлять 50 и более лет в зависимости от внешних условий. Потеря эксплуатационных характеристик опоры (как с контактной сетью, так и без нее) означает потерю возможности обеспечения всех ее функций, при этом опора становится источником повышенной опасности для участников дорожного движения — пешеходов и транспортных средств.

Отметим также такую информацию:

* демонтированная опора (ни "новая", ни "старая") **не подлежит повторному** использованию;
* усредненное расстояние между опорами составляет 35-40 м.
* при замене опоры, на прилегающих к ней участках, происходит полная замена элементов контактной сети и ее спецчастей на новые, т.к. большинство из них не подлежит повторному использованию.

В последние годы (с 2000-х гг.) для замены железобетонных опор старого образца **для использования** с контактной сетью активно устанавливаются опоры 3-х типов:

* + ОС-0.7-9.0 — **стоимость с установкой около 100 тыс. руб**. — в процентном отношении их устанавливают в **70% случаев**;
  + ОС-0.8-9.0 — стоимость с установкой около 120 тыс. руб. — в процентном отношении их устанавливают в 5% случаев;
  + ОС-0.9-9.0 — **стоимость с установкой около 140 тыс. руб.** — в процентном отношении их устанавливают в **20-22% случаев** (они устанавливаются для совместной подвески контактной сети троллейбуса и трамваев).

Т.е. **реальная стоимость**, применяемых для использования с контактной сетью, опор **в несколько раз меньше**, заявленной чиновниками стоимости.

Среди устанавливаемых **без использования** контактной сети опор наиболее популярные типы:

* + ОС-0.4-9.0 — **стоимость с установкой около 70 тыс. руб**;
  + ОС-0.7-9.0 — **та же самая опора, которая используется и для подвески контактной сети**, стоимость с установкой около 100 тыс. руб.

**Необходимость наличия опор диктуется**, в первую очередь, **потребностями дорожной инфраструктуры в освещении**, а не присутствием или отсутствием на них контактной сети. **Разница** в стоимости применяемых типов опор (с сетью и без нее) не является столь существенной, что может служить достойным внимания аргументом для отказа от использования троллейбусов.

Ежегодного обслуживания (мойка, окраска) требует любой вид опор. Какой-либо принципиальной **разницы в обслуживании и его стоимости** указанных выше видов опор **не существует**.

**Вопреки утверждениям московских чиновников** о необходимости замены порядка 13,5 тыс. опор и замене всего 1799 опор за период с 2010-2015 гг., на начало 2016 г. в Москве уже **была проведена массовая замена опор**, и значительные бюджетные деньги на эти цели уже потрачены.

**Так, по центру Москвы массовая замена опор происходила в конце 90-х гг. — начале 2000-х гг.** вследствие проведения дорожно-строительных работ по изменению схемы движения пешеходов и транспорта в центре города, реконструкции транспортных магистралей, путепроводов, мостов, улиц и создания остановочных карманов. С заменой опор происходила и полная замена контактной сети.

**Т.е. опоры с контактной сетью в центре Москвы в большинстве своем не требуют замены.**

Исключение составляют ограниченное количество улиц центра города, где есть объективная необходимость в замене опор, которая продиктована **не наличием на них контактной сети**, а **потерей** опорами своих **эксплуатационных характеристик**. Замена опор на этих улицах должна была быть произведена в 2014-2015 гг., однако проведение работ было отсрочено в связи с тем, что эти улицы находятся в плане реконструкции "Моя улица", и на них в ближайшем времени, так или иначе, опоры будут заменены.

**С 2011 года в Москве идет масштабная реконструкция улиц и вылетных магистралей,** при которой происходит полная замена опор, в том числе и тех, на которых есть контактная сеть.

**Работы уже произведены и опоры заменены на новые** на следующих магистралях с контактной сетью (расстояния участков с контактной сетью, двойной путь — туда и обратно):

* + Каширское шоссе от Варшавского шоссе до МКАД — 19 км — порядка 600 опор;
  + Варшавское шоссе от Садового кольца до МКАД — 28 км — порядка 700 опор ;
  + Мичуринский проспект — 3 км — порядка 200 опор;
  + Рублевское шоссе — 2,5 км — порядка 180 опор;
  + Ярославское шоссе — 9,4 км — порядка 250 опор;
  + Ленинградское шоссе — 15,6 км — порядка 450 опор;
  + Рязанский проспект — 12,4 км — порядка 350 опор;
  + Дмитровское шоссе до слияния с Коровинским шоссе — 6,6 км — порядка 190 опор;
  + Коровинское шоссе — 5,6 км — порядка 150 опор;
  + Дмитровское шоссе до МКАД после слияния с Коровинским шоссе — частично,
  + Б.Академическая улица — 6,8 км — порядка 140 опор;
  + Новослободская ул. и Долгоруковская ул. — 4 км — порядка 100 опор;
  + Нагатинская ул. — 5 км — порядка 140 опор;
  + Маршала Жукова — 4 км — порядка 110 опор;
  + ул. Стромынка — 3 км — порядка 85 опор;
  + Б.Черкизовская ул. — 3,6 км — порядка 100 опор;
  + Русаковская ул. — 2 км — порядка 60 опор;
  + Фрунзенская набережная — 4,8 км — порядка 130 опор;
  + Комсомольский проспект — 4,6 км — порядка 130 опор;
  + Ломоносовский проспект — 5,4 км — порядка 150 опор;
  + Преображенская ул. и Преображенская площадь — 1,2 км — порядка 35 опор;
  + Б.Пироговская улица — 2,2 км — заменена большая часть опор;
  + Мытная улица — 2,8 км — порядка 50 опор.

**Работы будут закончены в этом году** на следующих магистралях с контактной сетью (на которых уже произведена полная или частичная замена опор):

* + Волгоградский проспект (окончание реконструкции в 2016 г.) — 10 км — порядка 300 опор;
  + Щелковское шоссе (окончание реконструкции в 2016 г.) — 10 км — порядка 300 опор;
  + Ш.Энтузиастов (окончание реконструкции в 2016 г.) — 16 км — порядка 450 опор;
  + Народного ополчения (окончание реконструкции в 2016 г.) — 6,7 км — порядка 200 опор;
  + Волоколамское шоссе (окончание реконструкции в 2016 г.) — 7,4 км — порядка 210 опор.

**Работы будут закончены в следующем году** на следующих магистралях с контактной сетью (на которых уже произведена полная или частичная замена опор):

* + Смольная улица (в работе),
  + Улица Мневники — 4 км — порядка 110 опор.

Также реконструкции будут подлежать оставшиеся вне вышеуказанных списков вылетные магистрали и многочисленные улицы Москвы в рамках программы "Моя улица". Денежные средства на замену опор на них уже заложены в расходный бюджет, вне зависимости от дальнейшей судьбы троллейбусных маршрутов.

Таким образом, по самым приблизительным оценкам, **за период 2010-2015 гг. в Москве уже было заменено более 6 тыс. опор с контактной сетью на дорожных участках суммарной протяженности более 100 км** (с обеих сторон дорог), а не 1 799 шт. **Бюджетные средства уже были затрачены на объекты, срок службы которых от 50 лет и более. Также уже были затрачены бюджетные средства на полную замену на этих участках элементов контактной сети, срок службы которых от 15 до 25 лет**.

**Заключение.**

В настоящий момент **троллейбусная отрасль не находится в столь "убитом" и ненадлежащем состоянии**, к которому ее пытались привести и которое ей приписывают чиновники.

Отдельные структурные подразделения отрасли и сейчас работают надлежащим образом и в рамках нормативных условий эксплуатации.

Так **состояние контактной сети Москвы по объективным оценкам соответствует нормативным показателям**. Существующая конструкция и состояние сети обеспечивают надежность и безопасность ее эксплуатации. Исключения составляют отдельные участки сети, которые нуждаются в замене провода, т.к. плановая замена на них не осуществлялась с 2014 г. ввиду отсутствия закупок провода.

Чтобы соответствовать современным мировым стандартам качества и эстетичности, обеспечить троллейбусу аналогичные для автобуса маневренные и скоростные характеристики, **контактная сеть Москвы нуждается** не в реконструкции, а **в модернизации отдельных узлов и агрегатов**.

Специалистами контактной сети накоплен значительный практический опыт в выполнении таких работ в период с 2009-2012 гг.

Работы могут быть выполнены **полностью на основе материалов и оборудования отечественного производства**, стоимость которых значительно ниже импортных. Затраты на проведение таких работ не требуют одномоментного выделения денежных средств, т.к. и закупка материалов и оборудования, и оплата работ могут происходить по мере их производства.

При этом все технические работы по модернизации контактной сети могут проводится исключительно в ночные часы, никаких отмен или изменений обычного графика движения городского электротранспорта для их производства не требуется.

**Техническое состояние тяговых электроподстанций также соответствует нормативам**. Значительная часть подстанций (в основном центральной части города) — 40 единиц была модернизирована к февралю 2010 г. На них было установлено новое современное оборудование. В 2013 году были частично модернизированы еще 12 подстанций, был заключен контракт на модернизацию в течении 10 лет остальной части тяговых подстанций города, для которых она актуальна, т.к. новые подстанции, построенные после 2000-х гг. обновления не требуют. За период 2013-2014 гг. компания, заключившая контракт, отчиталась о сдаче 41 реконструированной подстанции.

**Загрузка подстанций**, которые с целью дальнейшего развития использования электротранспорта проектировались и строились с 3-х кратным запасом мощности, **составляет всего до 30%** (в часы пик) от номинальных мощностей. Т.е. **они работают в условиях значительной недозагрузки мощностей**.

Таким образом, имеющиеся мощности работающих подстанций позволяют **в 2-3 раза увеличить количество обслуживаемого электротранспорта без каких-либо дополнительных затрат**.

Те затраты, которые нужно произвести на замену **части** кабельной сети, той ее части, которая действительно более 60-70 лет не менялась, **не будут столь значительны для городского бюджета**, особенно с учетом того, что после замены они также **будут эксплуатироваться более 50 лет**. При этом городской бюджет сэкономит значительные средства за счет использования более экономичного вида городского транспорта.

Такие важные для отрасли **производственные структуры, как заводы "МТрЗ" и "Эмоз", подлежат восстановлению в течении 6 месяцев для исполнения своих основных функций и до 1 года, для восстановления всех производственных функций**. Т.к. территории заводов пока еще не проданы и частично сохранилось оборудование. Подлежит восстановлению и их кадровый состав.

**Производители** троллейбусов **могут производить и намерены поставлять Москве современные троллейбусы** хорошего качества.

**20,84 млрд. руб**, которые чиновники планируют потратить на то, чтобы 759 единиц троллейбусов заменить на дизельные автобусы к 2018 году, **сумма, достаточная для того, чтобы обновить 50% троллейбусного парка Москвы, восстановить работу заводов** "МТрЗ" и "ЭМОЗ", **провести модернизацию контактной сети** современными узлами и агрегатами отечественного производства, **провести замену кабельной сети** в требуемом объеме.

**Уважаемый Владимир Владимирович!**

Для России **троллейбус** — это также **история больших достижений великой страны**.

Даже во время Второй мировой войны, в условиях боевых действий, постоянных бомбежек и крайне тяжелой экономической ситуации, электротранспорт не останавливал свою работу, и жители Москвы не ощущали перерывов в работе трамваев и троллейбусов. Электротранспорт перевозил не только пассажиров, но и раненных, боеприпасы и продовольствие. И, более того, помогал фронту, выполняя оборонные заказы и изготавливая в троллейбусных парках и трамвайных депо снаряды для легендарной "Катюши".

Уничтожение троллейбусной отрасли неизбежно нанесет стране значительный ущерб, приведет ее к техническому, технологическому и производственному отставанию в развитии и использовании современных видов транспортных средств.

Россия имеет все возможности для того, чтобы занимать достойное место в мировой городской транспортной структуре и **иметь свой** **собственный качественный и современный электротранспорт**.

**Пожалуйста, не дайте группе чиновников уничтожить Москву, как троллейбусную столицу мира, и российскую троллейбусную отрасль в целом — национальное достояние и перспективу достойного развития России.**

28 апреля 2016 года.

Приложения:

1. Презентация Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы " Развитие наземного городского пассажироского транспорта г. Москвы" от 13 ноября 2013 г.

2. Презентация ГУП "Мосгортранс" "Мифы о троллейбусах".

3. Протокол Управляющего комитета от 04 июня 2013 года.

4. Письмо ген.директора ГУП "Мосгортранс" Е.Михайлова зам.мэру Москвы и руководителю Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы М.Ликсутову от 09 октября 2014 года.

5. Письмо ген.директора ГУП "Мосгортранс" Е.Михайлова зам.мэру Москвы и руководителю Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы М.Ликсутову от 10 декабря 2014 года.

6. "Освобождаемые территории ГУП Мосгортранс".

7. " Вывод активов ГУП Мосгортранс".

8. Ответ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 29 марта 2016 года.

9. Протокол Выездного совещания от 24 января 2013 года.

10. Указание о переподготовке водителей троллейбусов от 29 октября 2015 года.

11. Обобщенный список лиц, подписавшихся под обращением к Президенту Российской Федерации Путину В.В. от 28 апреля 2016 года.

12. Копии подписных листов под обращением к Президенту Российской Федерации Путину В.В. от 28 апреля 2016 года на 7 листах.