

Белгородское региональное общественное движение
«Совет собственников многоквартирных домов»

308000, г. Белгород, Гражданский проспект 33, к. 47.
E-mail: orgkomitetbrod@yandex.ru; Тел. 8-910-221-80-91.



**Первому заместителю главы
администрации г. Белгород
Галдуну Ю.В.**

308000, г. Белгород, Гражданский
проспект, 38

Исх. № 09 от «19» марта 2019 г.

ОБРАЩЕНИЕ

по вопросам сохранения, поддержки и развития электротранспорта

Уважаемый Юрий Владимирович!

От имени и по поручению участников акций «Белому городу – экологически чистый общественный транспорт» и «Троллейбусу – зелёный свет», состоявшихся в областном центре Белгородской области 28 октября и 02 декабря 2018 г., организованных по инициативе участников и сторонников Белгородского регионального общественного движения «Совет собственников многоквартирных домов» (Народное жилищное движение Белгородской области), при поддержке Белгородского местного отделения политической партии Справедливая Россия направляем в Ваш адрес резолюцию митингов и предложения по реновации белгородского электротранспорта. Просим принять все возможные меры по сохранению, поддержке и развитию троллейбусной сети и предприятия, эксплуатирующего электротранспорт в г. Белгороде.

По информации начальника департамента городского хозяйства г. Белгорода Немыкина А.Н. (исх. 4969/2 от 25.10.2018 г.) денег в бюджете областного центра, как и у предприятия МУП «ГПТ» нет даже на текущий своевременный ремонт троллейбусов, в связи с чем новые машины (2011 и 2013 годов закупки) простаивают или разукomплектовываются и просто гниют на территории парка. Оборудование ветшает и изнашивается, выходят из строя тяговые подстанции, оборванная контактная сеть не ремонтируется, маршруты сокращаются, подвижной состав постоянно уменьшается, денег на ремонт и запчасти - нет. При этом необоснованная ликвидация самой новой и длинной контактной сети 1985 года постройки, соединявшей до 2018 года г. Белгород с пос. Майским Белгородского района так же не смогла исправить сложившуюся экономическую ситуацию. Судьба демонтированного оборудования и медного провода контактной сети, протяжённостью 34,5 км. неизвестна, а предприятию данным демонтажем, фактически нанесён очередной урон (при средней стоимости

постройки контактной сети троллейбуса в 19 млн. руб. за 1 км) на сумму 655 млн. руб. из-за потери линии востребованного и протяжённого пригородного маршрута, состоящего в реестре маршрутной сети города Белгорода по сей день.

Такими темпами пройдёт ещё пара лет и последние троллейбусы исчезнут с улиц областного центра, а Белгород из приграничного города – лица России на юго-восточном направлении, может превратиться в «глухую деревню».

Мы внимательно изучили муниципальную программу «Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры города Белгорода на 2015 – 2020 годы» и поняли, что в отношении электротранспорта в г. Белгороде не выполнено практически ничего, а даже сделано с точность до наоборот. Вместо ремонта контактной сети - по факту имеем её демонтаж. Вместо плановой закупки нового подвижного состава троллейбусов – халатное и безразличное отношение руководства предприятия к его ремонту и эксплуатации, незнание и не владение фактической ситуацией руководителями транспортного отдела города Белгорода.

Вопросы транспортного обслуживания населения в городе Белгороде достаточно актуальны, поскольку в той или иной степени отражаются на качестве жизни населения областного центра и его пригорода.

На ноябрь 2014 года доля объема перевозок муниципальным транспортом составила 30%, из них троллейбусами - 8%. Увеличение количества троллейбусов на 30 единиц должно было позволить увеличить долю объема перевозок до 43%, но это произошло только на бумаге.

На это время маршрутная троллейбусная сеть Белгорода состояла из 10 городских и 1 пригородного маршрута с 12 тяговыми и 2 распределительными подстанциями. Для осуществления пассажирских перевозок МУП города Белгорода «Городской пассажирский транспорт» имелось 78 единиц троллейбусов, в том числе со сроком эксплуатации 9 и более лет - 28 единиц.

Фактически на конец 2014 года на линию выходила 51 единица техники. Это связано с рядом причин, в том числе и с износом тяговой сети на 72%, контактной линии - на 65% (по никем не подтверждённой информации). Для восстановления пропускной способности по городским троллейбусным маршрутам №№ 1, 4, 5, 6, 7, 8, 16 и пригородному маршруту № 15, с учетом сокращения автобусов средней вместимости и обеспечения оптимальной загрузки существующей контактной сети, требовалось довести максимальное количество троллейбусов, выходящих на маршруты, до 81 единицы. С учетом коэффициента технической готовности 0,8 необходимо иметь парк не менее 101 единицы троллейбусов. Таким образом, для решения задач развития электротранспорта на территории города требовалось:

- приобрести 30 единиц троллейбусов, с учетом списания устаревшего состава, из них 10 троллейбусов с автономным ходом и 20 троллейбусов марки «Мегаполис»;

- произвести капитальный ремонт и реконструкцию, а не варварский и необоснованный демонтаж, действующих тяговых и контактных сетей.

Приобретение новых троллейбусов должно было позволить увеличить количество подвижного состава по существующим маршрутам № 1, 4, 5, 6, 7, 8, 15 и 16, с выводом из маршрутной сети автобусов марки ПАЗ в количестве 45 единиц. При ремонте тяговой подстанции №6 должна была появиться возможность замены автобусов большой вместимости на троллейбусы по маршруту №7 с высвобождением 12 автобусов большой вместимости.

В итоге согласно утверждённой муниципальной программы «Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры города Белгорода на 2015 - 2020 годы» количество приобретенных троллейбусов к 2020 году должно составить - 30 единиц (с 2015 по 2020 годы ежегодно должны закупаться по 6 новых троллейбусов, кроме 2017 года), а протяженность отремонтированной контактной сети к 2020 году - 31,02 км (ежегодный ремонт по 5,17 км). В программе декларируется сохранение регулярных маршрутов электротранспорта не ниже уровня 2014 года до 2020 года - 11 единиц.

По факту на текущий день г. Белгород имеет вместо 11 маршрутов (декларируемых в том числе по условиям проведённого в 2014 году муниципалитетом конкурса по транспортному обслуживанию населения города) только 4. Действуют маршруты троллейбусов 1,2,4,8 из них движение с регулярным интервалом 7-15 минут осуществляется лишь по маршруту № 8. Более полутора лет оборвана контактная сеть на маршруте троллейбуса №7 в районе заправки «Роснефть» на ул. Губкина и никому нет дела до её восстановления. Существующий подвижной состав сократился до 65 единиц, из которых 45 ежедневно якобы находятся на ремонте и фактически выходят на линию не более 20 троллейбусов, при необходимом количестве в 101 троллейбус! Последние троллейбусы были куплены более 5 лет назад в 2013 году.

В ходе личной встречи представителей редакции народной жилищной газеты «Планета ЖКХ» с начальником управления по транспорту, развитию транспортной сети и дорожному хозяйству г. Белгорода - Кузьминовым Д.В., состоявшейся 01 февраля 2019 г., ответы на интересующие всех белгородцев транспортные вопросы так же получены не были. Более того, на официальный запрос, в соответствии со ст. 39-40 закона Российской Федерации от 27.12.1991 г. № 2124-1 «О средствах массовой информации» по настоящее время ответ, в нарушение установленных законом сроков, редактору газеты так же не поступил.

По факту соответствующих нарушений, а так же неисполнения распоряжений и постановлений администрации г. Белгорода, необоснованного и незаконного демонтажа троллейбусных линий и контактных сетей, представителями Народного жилищного движения Белгородской области подготовлено и направлено обращение в прокуратуру г. Белгорода.

Просим Вас рассмотреть вопрос о спасении белгородских троллейбусов, выделения финансовой помощи из городского и запроса помощи областного, а так же федерального бюджета на восстановление действующей и уничтоженной контактной сети и троллейбусных маршрутов, запросить и проверить отчёт о исполнении муниципальной программы «Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры города Белгорода на 2015 - 2020 годы» в части финансирования закупки троллейбусов и ремонта контактной сети в 2015-2018 годы и изыскать необходимые денежные средства, в том числе заложенные в бюджетах всех уровней и внебюджетных источниках на 2019-2021 годы, а так же провести проверку законности демонтажа и судьбы демонтированного оборудования (средней монтажной стоимостью в 655 млн. руб.) самой новой и протяженной троллейбусной линии г. Белгорода, соединявшей город с центром Белгородского района – пос. Майским.

Бывший мэр Белгорода Константин Полежаев утверждал, что в городской казне денег на троллейбусы нет, однако сам продолжал ездить на автомобиле

представительского класса, в том числе на работу и с работы. Предлагаем для поездок на работу и с работы пересадить белгородских чиновников, в особенности тех, кто отвечает за обеспечение жителей областного центра соответствующими транспортными услугами, со служебных авто на троллейбусы, либо, что будет ещё более продуктивно на автобусы ПАЗ, особенно в утренние и вечерние часы, в целях возможности лично ощутить качество передвижения по Белгороду в переполненном, ветхом, либо «нелегальном» транспорте, а в качестве премии выдавать ежемесячно именные проездные билеты, при этом сэкономленные деньги предлагаем направить на развитие муниципального общественного электротранспорта.

С 01 января 2019 года очень спорным решением Советов депутатов г. Белгорода установлена экономически обоснованная стоимость проезда в троллейбусах 26 руб. 20 копеек. Стоимость проезда для населения составит 20 рублей. Для компенсации затрат МУП «Городской пассажирский транспорт» на перевозку пассажиров электротранспортом в городском бюджете г. Белгорода на 2019 год предусмотрена субсидия в размере 22 млн. 84 тысячи рублей. В связи с чем, чтобы не поднимать стоимость проезда в троллейбусах просим выделить дополнительную субсидию из городского бюджета в размере 17 млн. 810 тысяч рублей, либо запросить данную субсидию в областном бюджете, а также запросить финансирование из федерального бюджета для поддержания исправности подвижного состава (из 65 троллейбусов исправны только 20, а 45 требуют ремонта, но не ремонтируются по причине отсутствия денег на запчасти), а также для снижения стоимости проезда в троллейбусах до 15-18 рублей, в целях повышения конкурентоспособности перед автобусами, стоимость проезда в которых депутаты Белгородского городского Совета также подняли с 01 ноября 2018 года до 20 рублей, уравнив стоимость проезда с троллейбусами с 01 января 2019 года, несмотря на то, что экономически обоснованная себестоимость проезда в экологически грязных автобусах ПАЗах и Маркополо составила порядка 30 рублей, но за счет себестоимости проезда в газомоторных ЛИАЗах и НЕФАЗах, где стоимость поездки составила порядка 16 рублей, фактическая стоимость проезда в автобусах марок ПАЗах и Маркополо была необоснованно снижена и установлена на уровне 20 рублей. Экономически обоснованная стоимость проезда в экологически более чистом транспорте – автобусах ЛИАЗ и НЕФАЗ на газомоторном топливе, наоборот, фактически необоснованно была поднята с 16 до тех же 20 рублей. В результате чего пассажиры не могут рублём «голосовать» за более чистый транспорт. Просим изыскать в бюджете города или запросить дополнительные субсидии из областного бюджета, либо выйти с инициативой на федеральный уровень, в том числе по программам экологии для того, чтобы горожане имели возможность дожить до пенсии с хорошим здоровьем, а наши дети, пенсионеры и граждане с ограниченными возможностями жили долго и счастливо в экологически чистом городе, пользуясь удобным и комфортным транспортом – троллейбусом.

Уверены, что Вам, как и многим белгородцам безразлична судьба пассажирского транспорта г. Белгорода.

Прилагаема петиция была размещена в сети Интернет на сайте (<https://www.change.org> по адресу <https://www.change.org/p/губернатору-белгородской-области-савченко-е-с-белгородский-троллейбус-живи-за->

[сохранение-поддержку-и-развитие-электротранспорта](#)), где её уже подписали около 700 человек.

Приложение:

1. Резолюция митинга – программа реновации муниципального электротранспорта «Белому городу – экологически чистый общественный транспорт» - на 7 (семи) листах.

2. Ксерокопии подписных листов с подписями жителей Белгородской области и сотрудников предприятия МУП ГПТ в поддержку резолюции на 7 (семи) листах.

С уважением,

**координатор Белгородского
регионального общественного движения
«Совет собственников многоквартирных домов»**

Д.В. Рудов

Резолюция митинга - программа реновации муниципального электротранспорта г. Белгорода на 2019 – 2020 г. «Белому городу экологически чистый общественный транспорт»

Современный город – это огромный организм со своими органами и системами, которые постоянно работают, чтобы поддерживать его функционирование, жизнедеятельность и отдых. Одной из основных таких систем является транспорт – в том числе и общественный. Его можно сравнить с кровеносной системой. Без транспорта люди не попадут к месту своей работы, учёбы и отдыха. Когда транспортная сфера испытывает трудности – жители перестают нормально двигаться, а город – дышать. Причём дышать как в переносном, так и в прямом смысле этого слова.

Мы не будем в очередной раз углубляться в проблему транспортной сферы Белгорода, сложившуюся на протяжении последних пяти-семи лет. Все давно обо всём знают. Газеты, журналы, сюжеты на белгородском телевидении и радио уже сотни раз затрагивали сложившуюся критическую ситуацию. Форумы и «чёрные списки» Интернет-порталов Белгородской области перенасыщены жалобами населения на ужасное транспортное обслуживание.

Мы, как и большинство жителей нашего города и Белгородского района с активной общественной позицией, обращаемся к Вам, уважаемый Юрий Владимирович, с просьбой вмешаться в сложившуюся ситуацию и принять меры к нормализации и устранению транспортной проблемы, в том числе в сфере последних событий, а именно, афишированного 20 сентября 2018 г. бывшим мэром г. Белгорода господином К. Полежаевым планом уничтожения в областном центре электротранспорта: «Оборудование изношено. Я считаю, что электротранспорт в городе надо убирать» (цитата по Интернет-изданию Бел.РУ <http://www.bel.ru/news/city/20-09-2018/mer-belgoroda-schitaet-cto-ot-elektrotransporta-nuzhno-izbavlyatsya/print>).

Уничтожение электротранспорта, при существующей на сегодня контактной сети протяжённостью более 100 км и покрытии ею основных улиц города Белгорода, крайне нерационально и нецелесообразно. Это повлияет не только на экологическую составляющую, так как троллейбус является экологически чистым видом общественного транспорта, но и на экономическую, а главное, горожане лишатся единственного на сегодняшний день комфортного и безопасного способа передвижения по городу. Жители Белгородского района, в частности сёл Репное, Грязное и п. Майского, уже, благодаря необдуманным и необоснованным действиям неустановленных на сегодняшний день, лиц администрации г. Белгорода лишились троллейбуса, в 2018 году, несмотря на неоднократные обращения с просьбой восстановить троллейбусное сообщение с посёлком Майский контактная сеть была демонтирована, якобы в целях не повышения в дальнейшем платы за проезд во всём общественном транспорте города. Троллейбусная линия в пос. Майский была не только самой длинной, но и самой новой в г. Белгороде. Её варварское уничтожение никак не могло быть обосновано сохранением стоимости проезда на уровне 15 рублей (якобы огромных тратах на ремонт) (ссылка на документ-источник <http://www.bel.ru/news/city/18-05-2018/v-belgorode-uberut-trolleybusnye-linii-chtoby-ne-velichivat-tsenu-za-proezd>), при том, что спустя всего несколько месяцев власти

города подняли тему повышения проезда, уже после того, как «сэкономили» (ссылка на документ-источник <http://www.belnovosti.ru/vlast/2018/10/17/id77688>) на уничтожении электротранспорта.

Автобусы отравляют воздух в местах скопления людей (на остановках). Автобус обладает сильным вибрационным и шумовым воздействием (84 дБ даже против 72 дБ у трамвая и 60-70 дБ у современного троллейбуса).

При уничтожении электротранспорта и переходе на автобусное обслуживание действующих троллейбусных линий атмосфера города получит дополнительно более ста тысяч среднесуточных доз окиси углерода – угарного газа, около десяти тысяч дополнительных среднесуточных доз двуокиси азота, около десяти тонн твёрдых микрочастиц. Большинство которых содержит тяжёлые металлы – вредные и токсичные вещества, они в разы тяжелее воздуха и концентрируются в пыли и земле. А наши самые незащищённые граждане – наши дети, которых мы регулярно пытаемся оградить то от сквернословия, то от табачного дыма, будут дышать выхлопными газами «нелегальных» разваливающихся автобусов 30-40 летней давности, которые заполнили Белгород и играть в токсичной пыли.

По сравнению с автобусом троллейбус может работать по системе многих единиц, удельное потребление энергии троллейбусом на одного перевезённого пассажира на 30-35 % ниже, чем у автобуса, применение рекуперативного торможения ещё больше увеличивает этот разрыв. Срок службы подвижного состава троллейбуса больше, чем срок службы автобуса. При эксплуатации на крутых подъёмах, которых не мало в г. Белгороде троллейбус не требует установки специального ретардера, поскольку его роль благополучно выполняет тяговый двигатель. Двигатель троллейбуса допускает довольно значительные по величине кратковременные перегрузки. Электродвигатель может развивать полную мощность во всём диапазоне скоростей, что также важно при эксплуатации в гористой местности. На современные троллейбусы устанавливается система рекуперации энергии в контактную сеть, что обеспечивает экономию электроэнергии, особенно при работе на участках со сложным рельефом. Тяговый электродвигатель более надёжен, чем двигатель внутреннего сгорания. Троллейбус использует электрическую энергию, вырабатываемую на электростанциях, КПД которых выше, чем у двигателя автобуса. Причём источником электроэнергии для троллейбуса может служить любая доступная электростанция. Вместимость низкопольного троллейбуса обычно больше, чем у низкопольного автобуса, так как не требуется места для размещения топливных баков, двигатель и агрегаты трансмиссии троллейбуса намного более компактны, а простаивая в «пробках» и дорожных заторах троллейбус расходует электроэнергии в 7 раз меньше, чем автобус топлива на «холостом ходу», при перерасчёте на моточасы.

Чиновниками администрации города неоднократно производятся неподтверждённые и необоснованные заявления о том, что на ремонт электролиний и подвижного состава необходимо более 4 миллиардов рублей! (по уточнённым расчётам, как говорится в одном из сюжетов ТРК «Мир Белогорья» уже 2,9 млрд. рублей). Позвольте, но за такую же сумму власти города Грозного планируют построить троллейбусный парк и контактную сеть в столице Чеченской Республики с «нуля» (<https://chechnyatoday.com/content/view/26496>).

Чтобы содержать троллейбус в г. Белгороде и в том числе для его развития 4 миллиардов рублей не нужно.

Существующая контактная сеть, при покупке современных троллейбусов-электробусов с динамической зарядкой во время движения, позволит не только сохранить действующие маршруты, но и модернизировать их, продлив в пос. – Северный, пос. Майский, пос. Разумное, с. Стрелецкое, и пос. Дубовое **без строительства контактной сети на расстояния до 30 км!**

Водители и персонал троллейбусного парка сохраняют свои рабочие места, город – экологию и налоговые поступления, а жители получают комфортный и безаварийный транспорт. Статистические данные в сети Интернет, подтверждают регулярные ДТП с участием автобусов и маршрутных такси, троллейбус же в Белгороде виновником аварий за последние десятилетия никогда не становился.

Таким образом, при элементарных расчётах, основанных на реальных документах, полученных в адрес Народного жилищного движения, в ходе переписки с предприятиями изготовителями и эксплуатантами электротранспорта, для реновации и развития троллейбусно-электробусной сети в г. Белгород на сегодняшний день понадобится:

1. Профилактика и ремонт существующей контактной сети, оптимизация и техническое обслуживание тяговых подстанций, половину из которых можно будет ликвидировать при переходе на использование экономичных троллейбусов с автономным ходом и транзисторной (тиристорной) импульсной системой управления тяговым электродвигателем: **70 млн. руб.**

2. Приобретение 30 троллейбусов (электробусов с динамической подзарядкой при движении по контактной сети до 30 минут) марки Тролза-5265.08 «Мегаполис» с автономным ходом до 20 километров – 30 штук, при стоимости одного троллейбуса в 11,3 млн. рублей:

30 троллейбусов-электробусов с динамической зарядкой*11,3 млн. = 339 млн. руб. (с учётом скидки по Федеральной программе развития общественного электротранспорта).

3. Приобретение запасных частей первой необходимости, а так же оформление страховки на ремонтпригодный состав троллейбусов «Тролза-Оптима», находящихся в депо МУП ГПТ (согласно сметы, составленной из учёта реальных цен участниками народного жилищного движения Белгородской области): **4 млн. руб.**

4. Строительство контактной сети по проспекту Ватутина от перекрёстка с ул. Князя Трубецкого до ул. Щорса («Сити-Молл») без установки опор контактной сети, так как имеющиеся соответствуют СНиП строительства контактных сетей **75 млн. руб.**

5. Оптимизация маршрутов электротранспорта, с использованием действующей контактной сети, восстановление уничтоженной инфраструктуры предприятия, создание электронной системы контроля и оплаты проезда, затраты на информирование общественности: **12 млн. руб.**

Итого, первоочередные мероприятия по реновации электротранспорта, с учётом действующей контактной сети,

*потребуется затраты в размере **500 млн. рублей**, что позволит не только восстановить троллейбусные маршруты, но и обновить на 50% парк муниципального электротранспорта подвижным составом электробусов с динамической зарядкой, охватив ранее не используемые маршруты, повысив тем самым экономическую выгоду и порейсовый привоз без дополнительных затрат на электроэнергию и инфраструктуру.*

Попутно с мерами по реновации электрического общественного транспорта, в целях оздоровления ситуации, сложившейся на предприятии МУП ГПТ необходимо выполнить:

1. Реализовать устаревшие, а так же ремонтно-непригодные троллейбусы с реостатно-контакторной системой управления электродвигателем – «ЗИУ-682» и БКМ «Витовт», что позволит возместить при средней стоимости утилизации одного троллейбуса в 100 тыс. руб.*20 троллейбусов = **2 млн. руб.**

2. Реализовать устаревшие, а так же ремонтно-непригодные автобусы «НЕФАЗ», «ЛИАЗ», «Мичуринец» в количестве 130 шт.*150 тыс.руб. =**19,5 млн. руб.**

3. Реализовать демонтированную контактную сеть в п. Майский при средней стоимости меди 330 руб/кг*2400 кг. (из расчёта демонтированных 12000 м. контактной сети медного провода сечением 10 мм. и массой 1 кг./5м.)= **792 тыс. руб.**

4. **Разделить автобусный и троллейбусный парки, так как содержание электротранспорта совместно с дизельным, бензиновым и тем более газовым не только противоречит правилам и техническому регламенту обслуживания и эксплуатации общественного транспорта, но и постоянно довлеет над балансом предприятия, уводя его в минус неремонтопригодным пассажирским составом автобусов.**

5. Убрать дублирование муниципальных троллейбусных маршрутов муниципальными и коммерческими автобусами.

Таким образом на обновление троллейбусного парка и существующей инфраструктуры по расчётам, основанным на реальной стоимости оборудования и работ, представленных в сети Интернет, а так же информации, полученной от источников в муниципальных предприятиях других регионов, эксплуатирующих троллейбусы, **потребуется не 4 млрд. рублей, не 2,9 млрд. руб., а всего лишь 500 млн. руб.**, что позволит полностью восстановить работу троллейбусов на основных и самых востребованных маршрутах, обеспечив гарантированную прибыль предприятия и комфорт белгородцев при работе троллейбусов с автономным ходом на восстановленных и продлённых маршрутах:

- №1 от п. Северный до ЖД вокзала (с использованием действующей контактной сети и 12 км. автономного хода) троллейбусами-электробусами с динамической зарядкой в количестве 5 единиц с интервалом 15-20 минут;

- № 4 от ЖД вокзала до Аэропорта (с использованием действующей контактной сети) троллейбусами в количестве 9 единиц с интервалом 5-7 минут;
- № 5 от Аэропорта через ул. Железнякова, Попова до ЖД вокзала (с использованием действующей контактной сети) троллейбусами в количестве 10 единиц с интервалом 5-7 минут;
- № 8 от БГТУ до Аэропорта (с использованием действующей контактной сети) троллейбусами в количестве 14 единиц с интервалом 5 минут;
- № 18 от ул. Раздобаркина, рынка «Спутник» через ул. Губкина, Щорса, Белгородский проспект до ЖД вокзала (с использованием действующей контактной сети и 12 км. автономного хода) троллейбусами-электробусами с динамической зарядкой в количестве 10 единиц с интервалом 7-10 минут;
- № 19 от ЖД вокзала до Сити-Молла через проспект Ватутина, ул. Губкина, ул. Щорса (с использованием действующей и планируемой к постройке контактной сети и 12 км. автономного хода) троллейбусами-электробусами с динамической зарядкой в количестве 5 единиц с интервалом 10-15 минут;
- №102 от ЖД вокзала до пос. Майский через ул. Красноармейскую (с использованием действующей контактной сети и 12 км. автономного хода) троллейбусами-электробусами с динамической зарядкой в количестве 4 единиц с интервалом 20 минут;
- №223 от ЖД вокзала до с. Стрелецкое (с использованием действующей контактной сети и 11 км. автономного хода) троллейбусами-электробусами с динамической зарядкой в количестве 4 единиц с интервалом 15-20 минут.

При эксплуатации на вышеуказанных усовершенствованных маршрутах троллейбусов-электробусов с увеличенным автономным ходом до 20 км. и возможностью динамической подзарядки при движении под существующей контактной сетью, интервал не будет превышать 10-20 минут.

Для их обслуживания понадобится **38 троллейбусов** (33 на линии – 5 дежурных, имеются в депо, часть из которых ремонтпригодна и может быть восстановлена) и 30 троллейбусов-электробусов с динамической зарядкой (28 на линии – 2 дежурных).

Городские же маршруты, в преддверии запланированного на июнь месяц конкурса, так же необходимо оптимизировать, разделив их с другими транспортными предприятиями города, с условием эксплуатации под действующей контактной сетью в одном направлении троллейбуса, в другом автобуса.

Администрация города, при желании может обеспечить поддержку предприятия и его качественное функционирование, а не ликвидацию и закрытие путём выполнения следующих мероприятий:

- привлечь инвесторов для восстановления троллейбусного и автобусного движения;
- продать территорию парка ГПТ, перенести депо в место расположения бывшей птицефабрики, продлив контактную сеть до п. Северный за счёт инвестора – застройщика территории в центре города, на основе конкурса;
- разделить автобусный и троллейбусный парки;
- сменить руководство предприятия на знающих и компетентных людей (для примера, во времена, когда городской администрацией руководили господа П. Голиков и В. Потрясаев директорами транспортных предприятий, в том числе Белгородского троллейбусного управления, Автоколонны 1402 и Белгородского

электротранспорта были транспортники, а в городе не в убыток функционировал 21 троллейбусный маршрут);

- создать единый центр организации движения общественного транспорта города Белгорода, с отображением движения в сети Интернет и обеспечить безналичную оплату проезда, в том числе с использованием транспортных карт «электронных проездных» (по типу Нижнего Новгорода, Москвы, Санкт-Петербурга, Иваново, Екатеринбург и других городов);

- провести аттестацию водителей, согласно Федерального закона «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ;

- регулярно проводить контроль на линии для выявления нарушений ПДД, ПТЭ как муниципального так и коммерческого транспорта;

- исключить выполнение водителем обязанностей кондуктора, что не только отвлекает от управления, но и несёт предпосылки сокрытия пассажиропотока, соответственно прибыли и уплаты соответствующих налогов;

- обеспечить выдачу пассажирам талонов подтверждающих не только плату за проезд, но и факт поездки, соответственно ответственности перевозчика в случае ДТП и учёт перевезённых пассажиров;

- обеспечить строительство контактной сети по «новому мосту» и проспекту Ватутина. Это позволит существенно разгрузить улицу Щорса и «старый город», даст совершенно новый и короткий путь для общественного транспорта. Опоры контактной сети на всём протяжении проспекта уже установлены, с учётом возможности монтажа троллейбусной линии. На сегодняшний день на таком подъёме могут работать только троллейбусы, они уже сертифицированы и выпускаются тем же заводом «Тролза» в Саратовской области. Крым, за последние три года закупил более 50 таких машин, которые отлично зарекомендовали себя на горных трассах полуострова;

- выведенные с линий троллейбуса автобусы большой вместимости перенаправить на маршруты районов Крейды, Улитка, Новый и другие, где в данный момент вместительный и комфортный транспорт отсутствует;

- создание выделенных полос для движения общественного транспорта. Общественный транспорт должен работать и зарабатывать а не стоять в пробках.

При выполнении вышеуказанных, не требующих баснословных финансовых затрат условий, горожане смогут пользоваться нормальным экологически чистым транспортом, на соответствующих современным требованиям растущего города маршрутах, а предприятие перестанет нести убытки. Что собственно и было заложено в «Комплексной схеме развития городского транспорта на 2009 - 2025 г.г.» и постановлении администрации г. Белгорода «Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры города Белгорода на 2015 - 2020 годы», где предусматривается не только увеличение доли перевозки пассажиров областного центра троллейбусами до 40 %, но и строительство южного троллейбусного депо, не говоря уже об увеличении закупок единиц электротранспорта (ссылка на документ источник <http://docs.cntd.ru/document/428670896> и https://vk.com/doc65299604_475678632?hash=b62f969d5ac1814797&dl=75491bc581134764ff).

По состоянию на начало сентября 2018 года в мире работает 270 троллейбусных систем, в России – 80. Многие страны, в том числе Европы и Америки задумались о восстановлении закрытых ранее троллейбусных предприятий, заключая контракты на поставку наших, российских машин марки «Тролза». Троллейбусные парки Санкт-

Петербург, Нижнего Новгорода, Тулы, Курска, Ростова-на-Дону, Крыма и Севастополя, Уфы, а так же более двух десятков других регионов нашей страны в 2018 г. пополнились новым подвижным составом, развиваются и продолжают развиваться!

Уважаемый Юрий Владимирович! Надежда остаётся только на Вас, как на основного кандидата в мэры города Белгорода и человека, услышавшего обращения сотрудников предприятия и горожан, болеющего за качество и уровень жизни белгородцев. Примите разумное решение, сохраните современное лицо транспорта города Белгорода – троллейбус, а жителям областного центра и нашим детям чистый воздух и комфорт передвижения.

Губернатор региона Е.С. Савченко предложил выполнить 65 добрых дел. Считаем, что скорее всего восстановление 65 рабочих троллейбусов МУП «ГПТ», а так же создание новой транспортной артерии города, с учётом строительства контактной сети по проспекту Ватутина, будет отличным подарком областному центру и его жителям.

С уважением, организаторы акции «Белому городу – экологически чистый общественный транспорт» - Д.В. Рудов, участники и сторонники народного жилищного движения Белгородской области, коренной белгородец, ветеран боевых действий И.В. Минюков, белгородцы В.А. Ясенюк, Е.В. Московченко, неравнодушные жители Белгорода.

Текст данной петиции и программы реновации размещён на сайте <http://bel-trolley.ru/index.htm>

а так же по адресу <https://www.change.org/p/губернатору-белгородской-области-савченко-е-с-белгородский-троллейбус-живи-за-сохранение-поддержку-и-развитие-электротранспорта> .