

**СОВЕТ ДЕПУТАТОВ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА ЗЮЗИНО В ГОРОДЕ МОСКВЕ**

РЕШЕНИЕ

08 сентября 2020 года №05/09 - РСД

**О депутатском запросе о восстановлении
сети троллейбусов в г. Москве**

В соответствии со статьей 6 Закона города Москвы от 25 ноября 2009 №9 «О гарантиях осуществления полномочий лиц, замещающих муниципальные должности в городе Москве» (с изменениями на 15 февраля 2017 года), статьей 9 Устава муниципального округа Зюзино в городе Москве Совет депутатов муниципального округа Зюзино в городе Москве решил:

1. Признать обращение депутатов Совета депутатов муниципального округа Зюзино в городе Москве А.А. Гришина и Ю.А. Самгина об уничтожении сети троллейбусов в г. Москве в Правительство Москвы, мэру Москвы С.С. Собянину, Счетную палату РФ, Прокуратуру г. Москвы, Генеральную прокуратуру РФ (в приложении) депутатским запросом.

2. Направить депутатский запрос в в Правительство Москвы, мэру Москвы С.С. Собянину, Счетную палату РФ, Прокуратуру г. Москвы, Генеральную прокуратуру РФ.

3. Настоящее решение вступает в силу со дня его принятия.

4. Опубликовать настоящее решение на официальном сайте администрации муниципального округа Зюзино в сети Интернет – munzuzino.ru.

5. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на председателя Комиссии по организации работы Совета депутатов и осуществлению контроля за работой органов и должностных лиц местного самоуправления **Самгина Ю.А.**

Глава муниципального округа Зюзино

В.М.Щербаков

ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС

в Правительство Москвы,
мэру Москвы С.С. Собянину,
Счетную палату РФ,
Прокуратуру г. Москвы,
Генеральную прокуратуру РФ

С 25 августа 2020 года окончательно прекращено движение троллейбусов по троллейбусным маршрутам. Вопреки заявлениям в СМИ чиновников правительства Москвы и мэра Москвы С.С. Собянина, на замену троллейбусам вышли на большинстве маршрутов не электробусы, а дизельные автобусы. Это касается, в частности, троллейбусных маршрутов № 60 и 72, 49, 85, 52, проходящих через район Зюзино. По факту мы видим замену экологичного электрического транспорта на дизельный транспорт в отсутствие серьезного публичного обоснование необходимости таких мер в г. Москве.

В связи с этим требуем:

1. Предоставить исчерпывающее технико-экономическое обоснование перевода троллейбуса на электробус с указанием экономических критериев эффективности электробусов. По некоторым расчётам, по сравнению с троллейбусом для обслуживания схожей по протяженности линии электробусами требуется на 20-25% больше машин, так как электробусы вынуждены простаивать порядка 10-15 минут каждый круг по маршруту (туда – обратно) на зарядке на конечной станции. Нередко зарядные станции выходят из строя, из-за чего скапливаются очереди из электробусов к другим работающим зарядным станциям. В этих очередях электробусы также теряют время. Именно так произошло 25 августа 2020 г. в первый день выхода электробусов на маршрут М4 вместо троллейбусов.
2. Предоставить детальный план ввода электробусов на маршруты в г. Москве и в частности на маршруты троллейбусов. Официально сейчас в Москве работают 450 электробусов. Часть из них – на автобусных маршрутах, часть – на бывших троллейбусных. До начала разрушения троллейбусной системы в Москве работало около 2000 троллейбусов, в том числе особо большой вместимости, что позволяло обеспечивать низкий интервал и высокую провозную способность на троллейбусных линиях. Учитывая то, что для полного замещения троллейбусного транспорта электробусами указанных электробусов требуется больше на 20-25%, численность данных электробусов только на троллейбусных маршрутах должна составлять около 2500 единиц, тогда как в Москве к третьему году эксплуатации электробусов их появилось только 450 единиц, и часть из них при этом работает на автобусных, а не на троллейбусных маршрутах.

3. Предоставить расчёты по перевозной способности дизельных автобусов и электробусов, вышедших на маршруты уничтоженной троллейбусной сети, а также сведения об интервалах движения по сравнению с показателями перевозной способности и интервалов движения троллейбусной сети в 2015-2020 гг. Перевод троллейбусных линий на обслуживание автобусами обеспечивался выводом автобусов с других маршрутов, из-за чего как на бывших троллейбусных, так и на "донорских" автобусных маршрутах выросли интервалы.
4. Предоставить обоснование использования электробусов используемой модели, а не троллейбусов с автономным ходом. Часть пути такой троллейбус может проезжать по существующей сети, заряжаясь от нее, часть – на автономном ходу. Успешный опыт использования таких троллейбусов есть и в зарубежных, и в российских городах: Санкт-Петербург (8 маршрутов), Тула, Нальчик, Чебоксары и др.
5. Предоставить информацию сколько было выделено денег на модернизацию троллейбусной сети (замену проводов и обслуживание троллейбусов) проходящих по маршрутам 60, 72. 49,85,52 в районе Зюзино в 2015-2020 годах.
 1. Сообщить сколько составляет бюджет на создание электробусной сети и станций подзарядки в районе Зюзино и в какие сроки это будет происходить.
 2. Требуем возобновить в кратчайшие сроки движение троллейбусов по тем маршрутам, где оно на сегодняшний день технически возможно (маршруты №№ м4, 28, 59, 60, 64, 72, 85, 52, 49, и иные), ввести новые троллейбусные маршруты с использованием современных единиц техники.

**Депутаты Совета депутатов муниципального
округа Зюзино в городе Москве**

**А.А. Гришин
Ю.А. Самгин**