

УРОДОВАСТИЕ

Недавно столичные власти озвучили очередную «передовую» идею: демонтировать контактную сеть троллейбусов в центре Москвы и заменить их на электробусы. В пользу своего решения чиновники приводят массу доводов, начиная с изношенности контактных сетей, заканчивая визуальным загрязнением города. Насколько обоснованы эти заявления и нужны ли троллейбусы Москве в Мосгордуме обсудили эксперты, депутаты и неравнодушные москвичи.

Накануне «круглого стола» КПрФ комиссии по аналогичной теме экстренно провели «единогласие». Многочисленные чиновники, «свои» эксперты и депутаты хором восхваляли решение департамента транспорта. Представителям общественности и депутатам, имеющим другое мнение, слова практически не дали.

Неудивительно, что на «круглый стол» коммунистов ни один из приглашенных чиновников не явился. Как отметил, открывая заседание, руководитель фракции КПрФ Андрей Клычков, это только подтверждает, что к диалогу власть не готова: «Вчера дискуссии не было — хвалебные оды принятому решению, и ничего другого. Наша задача — сформулировать свою позицию и максимально донести ее до москвичей и исполнительной власти».

«Все разговоры о том, что троллейбусы — не экологичный и неудобный транспорт, не выдерживают никакой критики. Троллейбус широко используется во всем мире, и в Москве он имеет огромное количество плюсов», — подчеркнул Клычков.

Прежде всего, ликвидация троллейбусов противоречит мировому опыту. В письме известного урбаниста, профессора Пенсильванского университета Вукана Вучика, ад-

Здравому смыслу вопреки?

ресованного депутатам столичного парламента, в частности, отмечается, что для эффективной работы транспортной системы необходимо развитие способов передвижения, которые переманивали бы пассажиров из автомобилей в экологичный и безопасный общественный транспорт. По мнению профессора, троллейбус имеет множество преимуществ по сравнению с дизельным автобусом: быстрый разгон и торможение, отсутствие выхлопов, более сильный образ, меньшая стоимость эксплуатации и более длительный срок эксплуатации.

«Переход к дизелю, очевидно, является шагом назад», — говорится в письме Вучика.

Сергей Корольков, председатель троллейбусного комитета Международного союза общественного транспорта, отметил, что у троллейбуса всего два недостатка: необходимость инфраструктуры и так называемое визуальное загрязнение.

«В Москве инфраструктура есть, ее надо беречь и развивать. А что касается визуального загрязнения, то существуют пути их решения, позволяющие сохранить троллейбусное движение», — подчеркнул эксперт.

Он обратил внимание на то, что стоимость троллейбуса выше лишь при его запуске, но если говорить о действующей системе, то расходы гораздо ниже, чем на дизельные автобусы.

«На сегодняшний день троллейбус имеет более длительный срок службы, все недостатки решены. Менять троллейбусы на автобусы — это призыв двигаться «вперед в прошлое». Электробусы рассматривают во всем мире как замену дизельному автобусу, а

никак не троллейбусу!» — заявил Сергей Корольков.

Поддержал позицию коллеги и сопредседатель Межрегиональной общественной организации «Город и транспорт» Александр Морозов, который заявил, что во всем мире троллейбусы развиваются, и ника-

ве была в 2012 — 2013 году — 263 машины. За весь прошлый год мы выпустили всего 62 машины. Троллейбус — это не любимая падчерица. Средний возраст автобуса в Москве — 4,5 года, троллейбуса — около десяти лет».

Генеральный директор рас-



ких объективных причин для этого вида транспорта снятия нет. Среди минусов автобуса он назвал вибрацию, шум в салоне, загрязнение окружающей среды. «Замена троллейбусов на автобусы — это резкое снижение комфорта передвижения и угроза здоровью», — резюмировал эксперт.

На «круглом столе» также выступил Иван Котвицкий, генеральный директор ЗАО «ТролЗа» — знаменитого завода, который сегодня является самым крупным из четырех производителей троллейбусов в России: два из них находятся на грани выживания, на третьем трудятся всего 40 человек.

«Троллейбус выживает вопреки, а не благодаря», — констатировал Иван Котвицкий. — Последняя поставка Моск-

скал об инновациях, внедряемых на заводе, и заявил, что никаких вопросов о дизайне возникать вообще не должно — «ТролЗа» может разработать любой дизайн, был бы заказ.

«Любую оболочку троллейбуса в любом качестве мы сделаем за семь-девять месяцев», — подчеркнул Котвицкий.

Он обратил внимание на то, что электробусы, о которых активно говорят чиновники, в России не сертифицированы, только проходят испытания. Западные электробусы втрое дороже, чем современные российские троллейбусы, имеющие до 60 километров автономного хода.

Жители Тверского района подняли проблему уничтожения 4-го троллейбусного парка им. Щепетильникова. «Ликсу-

тов давал обещание, что троллейбусный парк не будет ликвидирован. Обсуждалось, что это будет действующий музей, действующие маршруты, и мы требуем выполнить данные обещания», — отметила Виктория Мастерова.

Депутат фракции КПрФ Елена Шувалова напомнила, что с 4-го троллейбусного парка началась история общественного транспорта Москвы, отсюда вышла на маршрут первая в Москве конка. «Здания сохранились до сих пор, но парку грозит уничтожение. Сегодня мы говорим о сохранении маршрута «Б». Но не будет троллейбусного парка — не будет и маршрута «Б», — отметила Шувалова.

Подводя итоги обсуждения, депутат фракции КПрФ Госдумы Валерий Рашкин подчеркнул, что троллейбус — более удобный, экономически выгодный и экологичный вид транспорта, нежели автобус. «Если бы сегодня здесь присутствовал господин Ликсутов, а не его табличка, я уверен, что он поменял бы свое мнение, пришел в мэрию и сказал: я был не прав. Но власть сегодня не хочет слышать москвичей и экспертное сообщество, решения принимаются чиновниками в одностороннем порядке», — заявил Рашкин.

Он также высказал мнение о том, что за сокращением троллейбусного движения стоит выгода и возможность наживы для группы лиц, имеющей огромное влияние на принимаемые решения. Валерий Рашкин призвал объединять усилия, собирать подписи за сохранение троллейбуса и добиваться пересмотра решения, в том числе и путем законодательного регулирования.

По материалам
пресс-службы МГК КПрФ

НАРОДНЫЙ ДЕПУТАТ

Чьи интересы защищают депутаты в Совете депутатов Дорогомилово?



12 апреля муниципальные депутаты от КПрФ Совета депутатов Дорогомилово Мария Фролова, Людмила Гущенко и Павел Шляхов вынесли на рассмотрение Совета депутатов муниципального округа Дорогомилово законопроект о введении моратория на капремонт до выполнения следующих обязательств: закрытия Фонда капремонта как структуры, аккумулирующей на своих счетах средства платель-

щиков; образования вместо фонда бюджетной организации с 100%-ными государственными гарантиями; обязательного заключения договора между собственником и бюджетной структурой на выполнение работ по капитальному ремонту; внесения в список видов работ капитального ремонта подъездов.

Увы, их коллеги — депутаты высказали крайнюю озабоченность предложенным законопроектом. Всех смутил термин «мораторий». Претензии сводились к следующему: «Введение моратория, пусть даже краткосрочного, парализует действующую программу капремонта. Законопроект не позитивен, нарушает права собственников, отнимает право на бесплатный ремонт». Вышеуказанной точки зрения придерживался и депутат от партии «Яблоко» Михаил Меньшиков.

Несмотря на позицию Конституционного суда РФ, в соответствии с которой: «Введение взносов не отменяет обязательств государства перед жителями домов, требовавших капитального ремонта на момент приватизации жилья» (Постановление по делу о проверке конституционности взносов на капитальный ремонт общего имущест-

ва в многоквартирных домах от 12.04.2016г.), по мнению большинства депутатов, необходимо и дальше реализовывать программу капремонта в ее нынешнем виде. Права москвичей, якобы, надежно защищены общественным контролем.

Мария Фролова и Людмила Гущенко с коллегами категорически не согласились. По их твердому убеждению, подобные заключения демонстрируют абсолютное пренебрежение к существующей нормативно-правовой базе. Вопрос капитального ремонта многоквартирных домов должен быть на контроле у профессионалов — людей с техническим образованием, специалистов, инженеров-строителей, проектировщиков, архитекторов. Отношения с организацией, аккумулирующей средства плательщиков, необходимо закреплять договором. Иного способа для жителей проконтролировать сохранность средств, равно как объем и качество произведенных работ, не существует. Протоколы, акты, общественный контроль и прочая «самодеятельность» толком не регулируют взаимоотношения сторон и не дают надежных гарантий.

Общий смысл дебатов свелся к тому,

что существующая нормативно-правовая база — вполне работающая, что отсутствие договорных обязательств никоим образом не ущемляет права собственников. Авторы законопроекта предложили коллегам внести компромиссный вариант, однако предложений по существу вопроса не последовало.

Замечание присутствующей на заседании Юлии Михайловой, главного редактора газеты «Правда Москвы», о том, что нынешняя схема принудительного взимания с москвичей средств в размере 15 рублей с одного квадратного метра площади вне зависимости от категории дома экономически не обоснована и непрозрачна, было признано «не относящимся к рассматриваемому вопросу». Не были услышаны и жители района, пришедшие чтобы поддержать законопроект о введении моратория на капремонт.

Большинством голосов депутатов законопроект не был поддержан.

Как и в ряде других советов депутатов столицы, вопрос о том, чьи интересы защищают большинство «народных избранников», наверное, следует отнести к категории риторических.

На фото — депутат Мария Фролова