

## ЕЛЕКТРОБУСИ В ЧЕРКАСАХ: МРІЯ ЧИ РЕАЛЬНІСТЬ? МІСЬКИЙ ГОЛОВА ЧЕРКАС ПРО ЗАПОБІГАННЯ “ТРАНСПОРТНИХ КОЛАПСІВ”



**Автор:** Софія Ходєва

Міський голова Черкас Анатолій Бондаренко в [інтерв'ю програми “Звіти. Наживо”](#) (32:37 - 34:08) від 22 грудня 2018 року дав коментар щодо закупівлі тролейбусів з метою запобігання “транспортних колапсів”.

**Теза 1.** “За десять попередніх років, до міського голови Бондаренка, не було, можливо, одна машина, яка була подарована, наскільки мені відомо, одна куплена і одна подарована підприємством “Азот”... ”

**Вердикт:** Правда.

**Докази й аргументи:** Анатолій Васильович Бондаренко є міським головою Черкас із 24 листопада 2015 року. Отже, ми перевірили [дані корпорації “Укрелектротранс”](#) про [“Вік тролейбусів у містах України станом](#)

[на 01.01.2015”](#) в період з 2005 по 2015. І з’ясували, що в тролейбусному парку на 01.01.2015 було 81 тролейбус, з них пасажирських – 74, службових – 7. При цьому за віком нараховувалося по одному транспортному засобу 2006, 2007, 2011 і два – 2008 року, що натомість не свідчить, що закупівлі відбувалися саме у зазначені роки. Також ми знайшли інформацію про подарунок підприємством “Азот” на день міста 2 червня 2012 року одного [транспортного засобу](#).

Проте тенденція збільшення закупівлі тролейбусів очевидна, бо згідно з [Інвентарний парк тролейбусів станом на 01.01.2018р](#) нараховується вже 93 пасажирські тролейбуси. Причому поповнення тролейбусного парку фіксується 2016 року, зокрема було придбано: АКСМ-321 – 15 тролейбусів та Богдан Т70117 – 8 тролейбусів.

**Теза 2.** “У нашому місті, там, де немає тролії, це мікрорайон Митниця, це такі маршрути, по бувшій вулиці Громова, сьогодні Залізняка, там немає також тролії, по цих маршрутах можуть ходити електробуси”.

**Вердикт:** Правда.

**Докази і аргументи:** Відповідно до [“Трафіку руху тролейбусів у Черкасах”](#) від 12 листопада 2018, опублікованого на “Офіційному порталі міської ради, міського голови, виконавчого комітету”, по вулиці Громова не проходить жоден тролейбусний маршрут. Отже, використання електробусів на згаданій вище території можливе.

**Теза 3.** “В контексті країни, наскільки мені відомо, один електробус тільки поїхав в одному з обласних центрів, це перший. Коштує він сьогодні вісім мільйонів”.

**Вердикт:** Правда.

**Докази і аргументи:** Станом на 2018 рік, єдиним електробусом в Україні був “Електрон Е19101”. Бондаренко правильно визначив його ціну, якщо опиратися на [бюджет Львова 2015 року](#).

**Теза 4.** “Чи може собі дозволити [електробуси] міський бюджет? На сьогоднішній день, я вважаю, що за кошти Європейського банку

реконструкції та розвитку, за кошти, які можна отримати в лізинг, міський бюджет може дозволити [їх] сьогодні”.

**Вердикт:** Маніпуляція.

**Докази і аргументи:** Відповідно до [інформації на Офіційному порталі міської ради, міського голови, виконавчого комітету](#), ЄБРР кредитує проекти Черкас (як-от [чотири проекти](#), пов’язані з теплопостачанням).

3 жовтня 2019 Андрій Бондаренко поділився [дописом](#) у Facebook про зустріч із представниками ЄБРР. У ньому вказано, що почалася “процедура отримання кредиту для нових *тролейбусів* та методологічний супровід транспортної реформи”.

Однак, про електробуси ні у дописі, ні у новинах на офіційному порталі не йдеться. У інтерв’ю міський голова виразив бажання впровадити у місті електротранспорт та поділився інформацією про можливість фінансування закупівлі електробусів. Насправді ж, відбулася підміна понять. ЄБРР кредитуватиме закупівлю троллейбусів, а не електробусів.