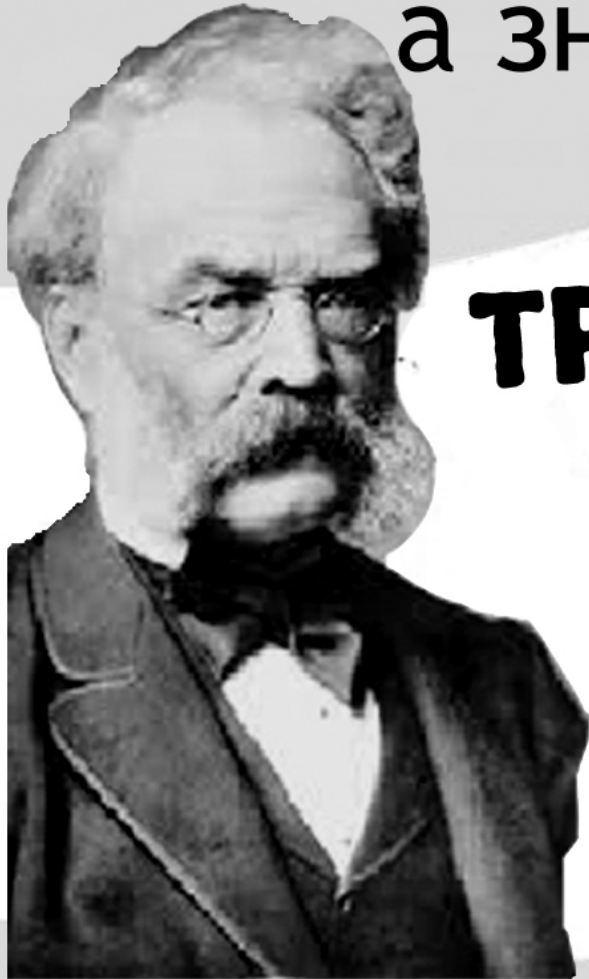


Транспорт должен быть
ДОСТУПНЫМ,
а значит:



ТРОЛЛЕЙБУСУ

БЫТЬ

БЕСПЛАТНЫМ

*Вернер фон Сименс
в 1882 году
создал первый
троллейбус
в Германии*

- тогда станет
реальностью:
- ЭКОЛОГИЧНОСТЬ
 - ДОСТУПНОСТЬ
 - КОМФОРТ
 - БЕЗОПАСНОСТЬ

кампания за доступный общественный транспорт

AVTONOM.ORG AD-CRIMEA.LIVEJOURNAL.COM

Число автомобилей в Севастополе, по данным ГАИ, ежегодно возрастает на 25%. На сегодняшний день зарегистрировано 83 тысячи легковых и 9 тысяч грузовых машин. Все это приводит к заторам на дорогах.

Каждый день миллионы жителей планеты совершают различные передвижения, чаще всего посредством общественного транспорта. Без него невозможно представить себе современный мир с его огромными мегаполисами и агломерациями.

Транспорт (от лат. *trans* — через и *portare* — нести) - совокупность средств, предназначенных для перемещения людей/грузов из одного места в другое.

В данном тексте мы не ставили перед собой задачу рассказать обо всех существующих видах транспорта, а остановились на том из них, который, по нашему мнению, наиболее максимально выражает сущность и назначение транспорта для нашего региона – доступность. И это – троллейбус.

К счастью, в Севастополе троллейбус является основным общественным транспортом, существует инфраструктура. К несчастью – последнее время, вместо того чтоб развивать этот прогрессивный вид транспорта городские чиновники напротив пытаются его уничтожить.

Общественный транспорт — это комплекс различных видов транспорта, осуществляющих перевозку населения и грузов на территории города и ближайшей пригородной зоны, а также выполняющих работы, связанные с благоустройством города. При наличии в системе города городов-спутников и зон массового отдыха, удалённых от жилых массивов и промышленных районов, общественный транспорт обслуживает всю агломерацию. Общественный транспорт подразделяется на уличный (трамвай, троллейбус, автобус) и внеуличный скоростной (метрополитен, скоростной трамвай, монорельсовые дороги, конвейерный).

Общественный транспорт в Севастополе



На сегодняшний день общественный транспорт города представлен троллейбусами (внутригородской транспорт) и автобусами, а также катерами, осуществляющими перевозку пассажиров в акватории Севастопольской бухты.

6 ноября 1950 года, по первому в Севастополе троллейбусному маршруту, от железнодорожного вокзала на конечную остановку (гора Матюшенко), отправился первый севастопольский троллейбус. Так началась история нового вида электротранспорта в нашем городе. До этого,

на протяжении почти пятидесяти лет, до декабря 1941 года в Севастополе осуществлялось движение трамвая.

В конце 2009 года положение с троллейбусным парком стало критическим. В январе 2010 года ситуация накалилась до предела из-за невыплаты огромной задолженности по зарплате работникам предприятия. Водители обещали забастовку с требованием полной выплаты задолженности по зарплате. Чтоб охладить пыл недовольства и снизить риск «беспорядков» власть бросила подачку, выплатив лишь часть полагающейся зарплаты, и накормила новыми обещаниями.

Для изменения ситуации власти пошли на непопулярные меры. К концу весны 2010 года в Севастополе появились слухи о предстоящем подорожании платы за проезд в троллейбусе и назначении на пост руководителя предприятия одного из монополистов частных перевозок – Василия Цыбулькина. Такими новшествами власть обещала изменить ситуацию к лучшему, и уже в июне 2010 года Цыбулькин был назначен, а в декабре этого же года подорожал проезд. Не приходится сомневаться, что это только начало губительного пути. В декабре 2010 года «бизнесмен» Цыбулькин в интервью местным СМИ предоставил свой «бизнес-план»: чтобы обновить троллейбусный парк, нужно 3 года, при условии подорожания проезда с 75 копеек до 3,5 гривны.

Государство «стабильности» «Партии Регионов» продолжает «заботиться» о своем народе. Власти города и руководство КП «Севэлектроавтотранс» мотивируют этот свой демарш (повышение стоимости проезда) крайней изношенностью подвижного состава. Кроме того, в городе огромное количество льготных категорий (в среднем на двух пассажиров, оплачивающих проезд, приходится почти четыре льготника). Дотация на перевозку льготников в Севастополе составляет 43 млн. грн. или 40%. По словам В.Цыбулькина себестоимость перевозки одного пассажира (по разным подсчетам) на сегодняшний день составляет от 1,58 до 2,54 гривны. Еще в начале прошлого года эта сумма едва превышала одну гривну. Кроме того, с февраля 2011 года повысилась стоимость электроэнергии на 20%. Таким образом, граждане, едущие в троллейбусах, будут вынуждены платить за поездку больше.

Прошло уже более полугода с момента назначения Цыбулькина, пообещавшего в корне изменить подход к управлению на предприятии. И его сместили. Уж очень очевидно – что ситуацию он не улучшил, а, наоборот, ухудшил. Повышение тарифа отпугнуло платежеспособных пассажиров, в результате чего они пересели на автобусы и маршрутки. К новому году "Севэлектроавтотранс" задолжал своим работникам более двух миллионов гривен. Чтобы спасти положение, пришлось в срочном порядке выделять деньги из резервного фонда городского бюджета. Кроме того, предприятие лишилось и объекта социального назначения — ведомственной базы отдыха «Батилиман», расположенной в урочище Батилиман на земельном участке площадью 10,832 га.

С середины 90-х годов вплоть до 2000-го коммунальное предприятие накапливало долги за электроэнергию перед «Севастопольэнерго» в сумме семи миллионов гривен



(вместе с пеней — десять миллионов). После чего «Севастопольэнерго» переуступила (перепродала) этот долг некой фирме «Яуза», которая, став кредитором КП «Севэлектроавтотранс», в свою очередь, потребовала возмещения долга посредством отчуждения в ее пользу базы отдыха «Батилиман». Кредитора не устраивает списание денежных средств с расчетных счетов коммунального предприятия в счет погашения долга. Фирма-кредитор настаивает на погашении долга именно в счет отчуждения базы отдыха, рыночная стоимость которой, по словам представителей «Севэлектроавтотранс», около десяти миллионов долларов США. 22 ноября Донецкий апелляционный хозяйственный суд оставил в силе постановление Хозяйственного суда Донецкой области, согласно которому в пользу ООО «СК-Яуза» (г. Севастополь) с КП СГС «Севэлектроавтотранс» будет взыскано 10 960 072,59 грн.

На такое положение дел власти города отреагировали лишь выговором руководству предприятия. Они не желают менять ситуацию, а способны лишь давать пустые обещания о сохранности предприятия и усовершенствовании работы общественного транспорта в целом.

Пока руководство города закрывает глаза на проблему, распродавая наработанные троллейбусные маршруты частным автоперевозчикам, стены нашего



белокаменного города сереют от выхлопных газов многочисленных частных автомобилей. Не заботясь о развитии экологического транспорта в городе, чиновники показывают, насколько им плевать на наше благополучие.

Так дальше продолжаться не может! Как видно, систему и организацию деятельности общественного транспорта необходимо кардинально менять. И немедленно!

Общественный или частный транспорт?

Общественный электротранспорт – необходимая часть инфраструктуры и основное средство передвижения людей (пассажиров) в местах их проживания. Основным перевозчиком пассажиров внутри города в развитых странах является электротранспорт. На его долю приходится более 50% перевозок. В развивающихся странах процент перевозок электротранспортом в городах составляет от 15%.

На примере узких улиц Севастополя, планировки середины XX-го века, которые невозможно расширить по объективным причинам, мы можем наблюдать, что оставленный на обочинах частный автотранспорт создает множество проблем для дорожного движения. Не спас город даже переход на одностороннее движение. Ограничив движение частного транспорта внутри города и, увеличив количество общественного транспорта, мы можем разрешить эту проблему, поскольку общественный транспорт не загромождает улицы беспорядочной парковкой, а останавливается на некоторое время для посадки/высадки пассажиров. При



сокращении (потока) частного транспорта оптимизируется движение общественного и помимо постоянных, остановки могут быть и по требованию.

У владельцев автомобилей очень часто возникает проблема парковки, которая редко расположена рядом (внутри) с домом. И эта проблема существует везде, доставляя им массу хлопот (ведь даже на поиск подходящего места стоянки уходит немало времени, а о неприятностях, ожидающих автолюбителя в случае парковки в местах, для оной не предназначенных, и говорить не стоит). Кроме того, отказ от использования частного транспорта снижает уровень его угонов.

Следующим аргументом, в пользу общественного транспорта служит тот факт, что именно частный автомобильный транспорт часто становится причиной аварий. Вагоны же общественного транспорта, снабженные 4-мя – 5-тью системами тормозов (в то время как в легковых машинах их всего две), а также более технически совершенны, благодаря особенностям конструкции движутся плавно, без рывков. Да и места на дороге общественный транспорт занимает не так уж много – следует учесть, что в салоне находится гораздо больше людей, чем может вместить любой автомобиль. Например, троллейбус, средняя пассажироместимость которого — 100 человек, в среднем занимает 30 м полосы дороги. В то время как автомобиль, везущий от 2 до 5 пассажиров - 25 метров. И в салоне троллейбуса гораздо просторнее, что является еще одним преимуществом общественного транспорта. В нем комфортнее себя чувствует и бабушка, и многодетная мать, и беременная женщина, и инвалид на коляске. То ли еще будет – если обратить на него свое внимание и усовершенствовать!

Кроме того, к управлению подвижным составом общественного транспорта могут быть допущены лишь профессионалы, прошедшие специальную подготовку и стажировку. Такие люди проявляют на дорогах максимальную осторожность еще и потому, что несут социальную ответственность, в отличие от водителей легковых автомашин, многие из которых – любители, придерживающиеся правила "вижу цель, не вижу препятствий". Общественный транспорт всегда обязательно застрахован. Согласно статистике, несмотря на габариты, вагоны общественного транспорта гораздо реже становятся причиной аварий, чем легковые автомобили.

Частные перевозчики не могут обеспечить регулярные перевозки, т.к. нацелены на извлечение прибыли. Частное транспортное средство не сдвинется с места, пока не будет



заполнено максимальное количество мест, в то время как у общественного транспорта существует маршрут, да и такое средство как обгон, в случае с троллейбусами, не возможен. В ночное время практически не осуществляются перевозки из-за их коммерческой нерентабельности. Поэтому обществу необходим постоянный и регулярный транспорт. Чиновники не заинтересованы в развитии общественного транспорта, поскольку он является конкурентом и сокращает клиентуру владельцев частного транспорта, которые зачастую могут являться представителями власти. Кроме того, введение общественного транспорта связано с крупными капиталовложениями на сооружение электростанций, сети проводов, постройку депо, на закупку подвижного состава, специальное обучение персонала. Власть не любит затрат, не приносящих ей быструю прибыль при минимуме затрат.

Подтверждением этого может быть следующие факты:

16 августа 1896 года Севастопольская городская управа и поверенный фон Гартмана Л.И.Вейншток подписали контракты по устройству в Севастополе электрического трамвая и электрического освещения. Согласно «Договору об устройстве в Севастополе электрической железной дороги» Р.К. фон Гартман обязался устроить за свой счет в городе электрический трамвай для перевозки пассажиров и грузов на срок в 40 лет. Для подтверждения возможности выполнения своих обязательств он должен был внести в городскую кассу залог в 10 тысяч рублей. После окончания срока концессии (40 лет) предприятие должно было поступить в пользу города безвозмездно; через 18 лет после постройки трамвая город имел право выкупить предприятие. Предприниматель должен был платить городу ежегодно 3% с выручки за перевозку пассажиров и грузов.



Итак, мы видим, что раздутые преимущества автомобильного транспорта – одно из следствий плохого состояния общественного. Не говоря уже об эгоистической капиталистической пропаганде, насаждающей массовую скупку частных автомашин. Что в свою очередь приводит к множеству дорожных проблем, о некоторых из них мы рассказали выше, загрязняет окружающую среду и т.д. В целом автотранспорт не решает проблем

внутригородского передвижения, а только усугубляет их. Таким образом целесообразнее отказаться от использования автотранспорта в черте города.

Маршрутные такси также не способны решить проблемы передвижения, так как хозяева этих транспортных средств ставят перед собой иные цели, а именно – извлечение прибыли при минимальных затратах, при этом расплачиваться зачастую приходится здоровьем пассажиров.

Итак, в качестве альтернативы, мы предлагаем вложить городские средства в развитие общественного транспорта и ввести на нем бесплатный проезд.

Транспорт должен быть бесплатный

Повышая цену за проезд в общественном транспорте, власти лицемерно делают вид, что они вынуждены это сделать, так как другого выхода нет. На самом деле ситуация обстоит иначе. Утверждение чиновников о том, что общественный транспорт должен быть самоокупающимся является ошибочным.

Общественный транспорт – социально важная городская инфраструктура, основными свойствами которой является общедоступность, повсеместность и соответствие определенным стандартам качества обслуживания. Ни хозяйством, ни бизнесом он не является, потому что наполнять бюджет и обеспечивать самоокупаемость не должен.

Во всем мире коммунальный транспорт, как правило, является убыточным и дотируется из бюджета. Без улучшения качества услуг повышение платы за проезд не может быть оправдано никакими ссылками на «убыточность» транспорта.

Мы предлагаем отказаться от навязанных чиновниками представлений об общественном транспорте, как о товаре, который так укоренился в нашем измученном экономическим рабством обществе. Мы призываем добиваться его бесплатности. Но снова и снова мы сталкиваемся с пассивным протестом против повышения тарифов.

Перед нами свидетельство тяжелого поражения общественного сознания. Либеральным пропагандистам удалось убедить население, что за все нужно платить несколько раз, к радости и удовольствию крупных капиталистов и государственных чиновников. От людей, околпаченных либеральной пропагандой, как только речь заходит о бесплатном общественном городском транспорте, мы слышим «железные» аргументы вроде: ничего бесплатного не бывает, и сейчас пенсионеры ездят, не платя за свой проезд, потому что за них все оплачено из бюджета государства, который формируется за счет налогов со всех нас, работоспособных граждан. Если же транспорт будет «бесплатным» для всех, то повысится налоговое бремя, мы все равно будем платить, но по-другому. После этого начинаются старые разговоры об уравниловке и поощрении лодырей, которые будут кататься на троллейбусах наряду с трудолюбивыми гражданами. Все это мы слышали уже во времена перестройки и именно под эту демагогию, была сломана система социального обеспечения.

Противникам бесплатного общественного транспорта такая идея кажется странной и даже нелепой, а все потому, что на его содержание и эксплуатацию нужны деньги (оплата труда водителей, электроэнергия, ремонт и др.). Однако их вполне устраивает бесплатное использование дорог, мостов, перекрестков, которые тоже являются собственностью государства и также требуют денежных вложений на ремонт и оплаты труда рабочих. Средства на это поступают за счет налогов, но каждый гражданин, независимо от его дохода и размера налога, взимаемого с него, свободно ими пользуется.



Чиновники, говоря о реформе в транспортной сфере, настаивают на отмене льгот для отдельных категорий граждан, в связи с чем сократится поток дотаций, выделяемых из государственного бюджета. В результате чего, они надеются получить «живые» деньги от тех, кто будет пользоваться транспортом, а не ждать государственного финансирования. Однако очень сомнительно, что современные пенсионеры в случае отмены льгот вообще смогут в полной мере оплачивать свой проезд. То есть они просто перестанут ездить? А в ситуации полного игнорирования современных тенденций развития общественного транспорта, которая налицо в нашей стране, вряд ли в ближайшее время произойдет замена и ремонт подвижного состава. А в наши «тарактайки», которые передвигаются с интервалами в 20 - 30 минут, не пересядут обеспеченные деловые люди со средним заработком и уж тем более, не будут отдавать за это мнимое удовольствие столько же, сколько платят в маршрутных такси.

Тем, кто утверждает, что отмена индивидуальной оплаты за проезд в общественном транспорте увеличит налоговое бремя, можно возразить, что налоги взимаются не только с частных лиц, но и с организаций, среди которых есть предприятия, банки, холдинги с миллионными и миллиардными оборотами. Чтобы не отягощать жизнь простого человека и сделать транспорт общедоступным, мы предлагаем возложить функцию содержания общественного транспорта на крупные коммерческие организации (церковь, крупные финансовые учреждения и корпорации). Кроме того, можно отказаться от ненужных статей расходов бюджета.

К примеру, рассмотрим тот факт, что в 2011 году из городского бюджета Севастополя частному предприятию «Страж-Крым» выделено более 400 тысяч гривен на охрану Приморского бульвара и почти 220 тысяч гривен на охрану территории парка Победы. Данные деньги можно было бы перенаправить в транспортную сферу, а к охране данных территорий привлечь милицию, на которую и так возлагаются функции охраны общественного порядка. И таких примеров очень много.

Привлечь к содержанию общественного транспорта можно и ЧФ РФ (Россия платит аренду за пребывание в Севастополе своего флота огромные суммы, которые уходят в Киев, а не вкладываются в развитие города) и ВМСУ (которые также занимают огромные территории города, ухудшая тем самым его экологическую ситуацию и внешний вид). Такой выход из ситуации был бы своеобразной компенсацией населению города от социально ненужных и потенциально опасных объектов.

К тому же рекламодатели платят деньги за размещение рекламы на/в транспорте. Доходы от рекламы, если бы они в полном объеме поступали в соответствующие бюджеты, «с головой» хватило бы на содержание и развитие троллейбусного парка. Огромная разница между официальными и реальными ценами на рекламу направляется не в городской бюджет, а в карманы нескольких чиновников и бизнесменов. Заклейка рекламой окон является недопустимой, так как изменяет прямое назначение окна.

Плата за проезд на городском транспорте – чистый и неприкрытый источник наживы для чиновников и перевозчиков. Бюджет города вполне может отказаться от этого источника поступлений, сэкономив на управленческих расходах, элитном строительстве и иных расходах на престижные проекты, ненужные жителям города.

Если же крупный бизнес и финансовые организации обязать содержать общественный транспорт – пассажиры больше не столкнутся с проблемой регулярного повышения платы за проезд, которую мы имеем сейчас. Если же следить за

тем, чтоб финансовые влияния поступали по адресу, а не «прилипали» к рукам чиновников, которые эти налоги распределяют, то бесплатный транспорт будет вполне экономным для городского бюджета.

Ошибочно так же мнение о том, что приватизация общественного транспорта не повлияет на цену проезда. К сожалению, приватизированный общественный транспорт превращается в бизнес, который должен приносить доход владельцу. Например, в Лондоне, где существует несколько частных линий метрополитена, цены на проезд в приватизированном транспорте очень высоки.

Общество — не коммерческая организация, чья цель — прибыль, а организация, необходимая для осуществления прав всех жителей. Какие же права являются наиболее актуальными и необходимыми решают сами люди.

Введение бесплатного проезда позволит сэкономить значительные бюджетные средства, которые больше не придётся выделять на изготовление проездных документов, содержание киосков гортранса, зарплаты кондукторам и контролёрам. Кроме того, за счет ненужности контроля сократится время маршрута, а значит, улучшится качество обслуживания. Значительная экономия также будет достигнута благодаря снижению интенсивности автомобильного движения, это повлияет и на частоту планового и капитального ремонта и строительства автодорог и парковок. Пора отбросить лживые отговорки, на которые ссылаются чиновники, не желающие в действительности улучшить жизнь человека и переходить в контрнаступление — требовать бесплатного проезда для всех! Все расходы на содержание транспорта ничто по сравнению с той прибылью, которая оседает в карманах властных и бизнес структур.

В ежедневном труде мы производим стоимость, в десятки и сотни раз превышающую наши зарплаты, поэтому не удивительно, что отдельные фирмы оплачивают проезд своим сотрудникам. Более того, в некоторых городах Европы (бельгийский город Хассельт, в Восточной Германии в городе Темплин) общественный транспорт является бесплатным (или из бюджета оплачивается до 80% стоимости проезда). В недавнее время стоимость проезда в общественном транспорте на Кипре опустилась в пять раз!

На Западе, который как известно опережает нас на несколько десятилетий, мы наблюдаем тенденцию к доступности, экологичности и комфорту, а у нас с вами под носом прямо противоположная ситуация. При полной бездеятельности относительно реконструкции сферы общественного транспорта, ее усовершенствования, внедрения передовых технологий — мы наблюдаем постоянное повышение цен за проезд. Сегодня это объясняют кризисом и повышением тарифов на электроэнергию, завтра придумают иной аргумент: это не трудная задача, когда дело касается легких денег.

Как уже говорилось выше, если подойти к вопросу с головой и без корыстных мыслей, то экономика пострадать не должна. Очень много денег выпускается в воздух в то время, как на действительно полезные и необходимые мероприятия ресурсов никогда нет. Мы уверены в том, что, к примеру, банкиры особо не пострадают, если станут содержать данную сферу. Также не обеднеет и бюджет города. Возможно наши чиновники, правда, чуток обеднеют... да вот только багатели-то они все это время за наш с вами счет! Так что поделом.

Транспорт должен быть экологичным



Мы стоим на пороге экологической катастрофы. Капитал, в погоне за прибылью не останавливается ни перед чем. Яркий пример тому – повсеместная реклама частных автомобилей и разговоры о нерентабельности общественного транспорта, особенно того, который не использует в своей работе дорогое жидкое топливо. Альтернатива частному автотранспорту – электротранспорт, преимуществами которого являются высокая производительность и экологичность. Экологичность состоит в том, что в качестве источника энергии используется электричество, а в качестве привода — тяговый электродвигатель. Таким образом, при его эксплуатации в атмосферу не выбрасываются выхлопные газы в отличие от автомашин, приводимых в движение с помощью двигателя внутреннего сгорания.

Ставя перед собой задачу о максимальном снижении вредных выбросов в атмосферу, мы должны отказаться и от потенциально опасных и причиняющих ущерб окружающей среде электростанций (ТЭЦ, АЭС). Их должны заменить станции с возобновляющимися источниками энергии. Приводящая в движение транспортное средство энергия, может быть получена из нескольких источников:

- * такие экзотические как маховики, ветер и Солнце (гиробус, электромобили на солнечных батареях);

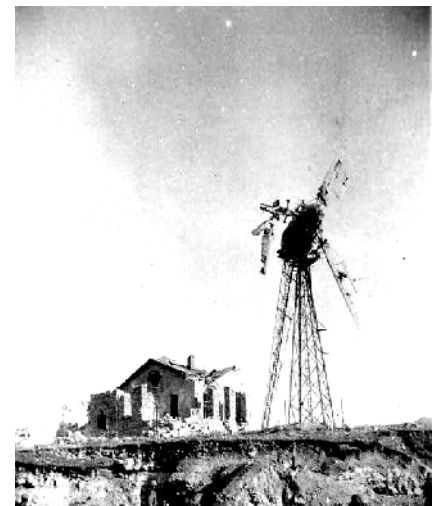
- * путём прямого подключения к наземной электростанции через подстанции (трамвай, троллейбус, монорельс, метро, электропоезд, электровоз).

Для Севастополя и крымского региона в целом оптимальным было бы использовать энергию солнца и ветра.

Здесь мы не можем подробно описать весь технологический процесс, но думаю, заинтересовавшиеся читатели вполне могут удовлетворить свою любознательность в библиотеках или Интернете, по заданной теме последнее время вышло много статей и книг.

Исторический пример:

Первая, построенная в СССР Балаклавская ветроэлектрическая станция (ВЭС), дала ток в 1931 г. В 1930 г. Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) спроектировал Балаклавскую ветроэлектрическую станцию мощностью 100 кВт - в то время самую мощную в Европе. На металлических опорах высотой с восьмизэтажный дом в специальной кабине был установлен генератор с лопастями диаметром в 30 м на Караньских высотах (с. Флотское, Балаклавского р-на). Весила конструкция около 9 т. Данный ветрогенератор,



параллельно с паротурбинной электростанцией, до самой войны вырабатывал электроэнергию, от которой и питалась трамвайная линия, соединяющая 2 города: Севастополь и Балаклаву. Вскоре конструктором Юрием Кондратюком был создан проект ветроагрегата уже на 1000 кВт, но реализовать его помешала война.

Война позади, наука с того времени сделала не один скачок вперед и мы вполне могли бы повсеместно использовать энергию возобновляемых источников. Однако и тут мы видим не желание чиновников заниматься тем, что не принесет им прибыли.

Транспорт должен быть комфортный

Общественный транспорт не является неудобным. Возможно, он не настолько комфортен, как личный автомобиль, но вот вопрос его удобства – спорный. Какую бы скорость автомобиля не заявляли его производители, да вот только не каждый водитель может прихвастнуть своими «полетами» и виной тому извечный бич больших городов – пробки, качество дорог и количество этих самых скоростных автомашин. Другое дело – удобный и регулярный метрополитен, который за несколько минут может пронести вас из одной стороны города в другую. Да и внимания на дорогу можно не обращать – сидите себе, читаете или пейзажем наслаждаетесь, музыку можно послушать, если есть плеер. И волноваться незачем – никаких тебе ГАИшников, поджидающих за поворотом. И если возникнет необходимость выйти можно на любой ближайшей остановке.



ПОЧЕМУ ИМЕННО ТРОЛЛЕЙБУС



Рассказав обо всех достоинствах общественного транспорта, теперь нам предстоит определить самый оптимальный его вид, подходящий для нашего региона. Учитывая все вышеизложенное – это троллейбус. Троллейбус — безрельсовое транспортное средство (обычно пассажирское) с электрическим приводом, получающее электрический ток от внешнего источника питания через контактную сеть с помощью штангового токоприёмника.

Также троллейбус может оснащаться системами автономного хода на аккумуляторах. Благодаря наличию мощных АКБ новая пассажирская машина может двигаться в автономном режиме вне контактной сети, используя электроэнергию от собственных накопителей на протяжении 5 км. Одна из разновидностей последнего

варианта — когда электрический и дизельный двигатели имеют независимую передачу — называется дуобус.

Пик развития троллейбусных перевозок в мире пришёлся на период между мировыми войнами и на первое послевоенное время. Троллейбус считался альтернативой трамваю, который к тому времени считали устаревшим транспортом. Во время и после второй мировой войны достаточно остро стоял вопрос нехватки автомобильного топлива и автомобильного транспорта в связи с его мобилизацией, что также стало причиной повышенного интереса к троллейбусу. Изначально он рассматривался как пригородный транспорт, но со временем стал заменять трамваи на тех участках, где использовать его не удобно, например, в исторических центрах городов с узкими улицами. Но вскоре его начали использовать преимущественно в городах, однако существуют также и междугородные троллейбусы.

В 60-е годы проблема нехватки топлива уже не стояла, поэтому эксплуатация троллейбуса становилась невыгодной с точки зрения накопления капитала. И троллейбусные сети начали закрываться.

В конце XX — начале XXI века экологические, экономические и прочие проблемы, вызванные тотальной автомобилизацией, дали толчок к возрождению городского электротранспорта. Но власти города Севастополя сделали неправильный и эгоистичный выбор — в пользу частного автомобильного транспорта. Дошли до того, что в конце 2010 года в кресло директора Севтроллейбуса, который переживает нелегкие времена, посадили В. Цыбулькина, крупного частного перевозчика — на ум сразу приходит басня про волка, которого поставили овец выпасать... К счастью, долго на этой должности он не пробыл, в начале 2011 года его «уволили». Перспективы дальнейшего развития троллейбуса пока не ясны.

Преимущества

* Относительная бесшумность. Теоретически троллейбус можно сделать и вовсе бесшумным, однако это негативно скажется на ином преимуществе данного вида транспорта — безопасности для пешеходов. Приближающийся бесшумный троллейбус гораздо сложнее будет заметить, что повысит аварийные ситуации на дорогах. Обычно шум в троллейбусе исходит от компрессора, систем отопления и кондиционирования. В некоторых троллейбусах можно слышать шум от главного редуктора, мотор-генератора, систем управления двигателем, но в более совершенных моделях эти шумы либо устранены, либо значительно снижены.

По сравнению с трамваем:

* Первоначальные затраты на строительство троллейбусной линии значительно меньше, чем трамвайной, так как для пуска троллейбусной линии не требуется ни вскрытия дорожного полотна, ни строительства обособленного пути, потому что используется существующая дорожная инфраструктура. Требуется лишь смонтировать воздушную контактную сеть. Что касается Севастополя — то самое главное у нас уже есть, теперь вопрос только в реконструкции и модернизации.

* Относительно высокая манёвренность троллейбуса. Для троллейбуса почти не существует проблемы объезда неправильно припаркованного или неисправного автомобиля (в том числе другого троллейбуса, стоящего с опущенными штангами). Тем не менее, манёвренность троллейбуса, не оснащённого системой автономного хода всё же ограничена контактной сетью.

* Резиновые шины троллейбуса имеют лучшее сцепление с дорогой, чем металлические колёса трамвая, что позволяет эксплуатировать его на трассах с большими уклонами.

* Экономится городская территория. Дорожное полотно, используемое троллейбусной линией, может использоваться прочим автотранспортом. Движение автотранспорта по трамвайным путям может быть затруднено (а нередко и вовсе запрещено).

* Трамвайные пути требуют трудоемкого ремонта и обслуживания, но это не требуется для троллейбусной контактной сети.

По сравнению с автобусом:

* Троллейбусы не загрязняют воздух продуктами сгорания.

* Троллейбус может работать по системе многих единиц.

* Срок службы подвижного состава троллейбуса больше, чем срок службы автобуса.

* Затраты на обслуживание троллейбусного парка ниже, чем на обслуживание автобусного парка.

* Троллейбус не требует установки специального ретардера для эксплуатации на горных трассах, так как его роль благополучно выполняет тяговый двигатель.

* Двигатель троллейбуса допускает довольно значительные по величине кратковременные перегрузки. Причём полную мощность двигатель может развить во всём диапазоне скоростей.

* На троллейбус можно установить систему рекуперации энергии, что даёт экономию и перераспределение электроэнергии, особенно при работе на участках со сложным рельефом.

Сравнительные недостатки

* Первоначальные затраты на развёртывание троллейбусной системы выше, чем для автобусной.

* Троллейбус потребляет больше электроэнергии, чем трамвай.

* Провозная способность троллейбуса в среднем ниже, чем у трамвая.

* Как уже отмечалось, троллейбус очень чувствителен к состоянию дорожного покрытия и контактной сети. При необходимости проехать повреждённый участок дороги приходится значительно снижать скорость, чтобы избежать схода штанг с проводов контактной линии.

* Троллейбусная сеть отличается сравнительно низкой гибкостью. Тем не менее, применение систем автономного хода и дуобусов отчасти решает эту проблему.

* В отличие от трамвая, кузов троллейбуса не заземлён, поэтому требуется принятие дополнительных мер обеспечения электробезопасности: контроль тока утечки, обеспечение двойной изоляции электроцепей, регулярные проверки состояния изоляции.

* Конструкция спецчастей контактной сети (пересечений, стрелок, разделяемых соединений на разводных мостах) требует снижения скорости при их прохождении (иногда до 10 км/ч). Кроме того, существует опасность остановки на обесточенном участке на пересечении и троллейбусной стрелке, например при «подрезании» другим транспортом. Существуют спецчасти, свободные от этих недостатков, но в постсоветских странах есть только единичные случаи применения таких спецчастей (например в Вологде).

* Фактически невозможен обгон одного троллейбуса другим, если это не предусмотрено контактной сетью — для этого необходимо опускать штанги на одном из троллейбусов.

* Троллейбус больше, чем трамвай, чувствителен к обледенению контактных проводов. Плохой контакт приводит к быстрому износу контактных вставок, которые в этом случае приходится менять несколько раз за рейс.

* Есть мнение, что контактная сеть троллейбуса несколько портит облик улиц, особенно в исторических центрах городов.



ПОСЛЕСЛОВИЕ:

Вы скажете – но ведь решение проблемы общественного транспорта не решит проблем, создаваемых погоней за прибылью чиновников и капиталистов, что это программа призывает лишь к легкому перераспределению богатства, отобранного у всей страны, у всего общества?

Да, это так, но мы хотим быть реалистами, и понимаем, что народу нужен опыт борьбы за новые условия жизни, который поможет в дальнейших изменениях общества.

И, если государство и капитал будут неумолимы в своей чёрствости и жестокости, то кризис будет продолжаться, и как знать, какие общественные, экономические и социально-политические изменения произойдут.

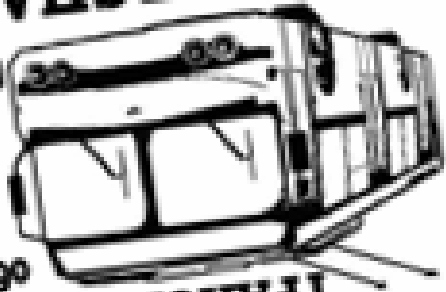
Вы скажете, почему на первом месте у вас стоит транспорт, а не продукты питания, без которых немислимо существование человека, одежда, жилье и коммунальные услуги?

Транспорт у нас стоит отнюдь не на первом месте. Однако, для того, чтоб заработать на еду, одежду и т.д. мы должны как минимум передвигаться из дома на работу, ведь далеко не у каждого из нас рабочее место на дому или в двух шагах ходьбы от дома. На первом месте для нас стоит существование человека в социуме, без каких-либо ограничений. Кроме того, проблема общедоступности транспорта обостряется лишь в тот момент, когда происходит повышение услуг по перевозке пассажиров. Люди обеспокоены лишь временным подорожанием, за которым, спустя определенное количество времени последует очередное. И при капиталистических отношениях этот процесс – постоянного подорожания - неизбежен.

Чиновники не задумываются над возможностью существования общедоступного, то есть бесплатного транспорта, а опровержение его возможности строят, используя доводы капиталистического общества, общества основанного на извлечении прибыли.

**Издание составлено группой Автономное Действие – Крым
и распространяется бесплатно**





TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕЗОПАСНЫМ
AVTONOM.ORG

TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ ЭКОЛОГИЧНЫМ
общественный транспорт не должен загрязнять воздух

TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ ЭКОЛОГИЧНЫМ
общественный транспорт не должен загрязнять воздух



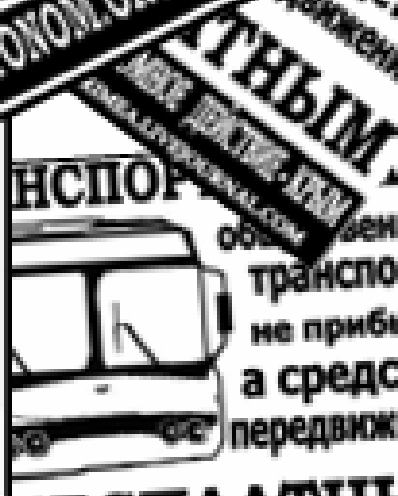
TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕЗОПАСНЫМ
trolлейбус уменьшает риск ДТП
AVTONOM.ORG

TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ ЭКОЛОГИЧНЫМ
trolлейбус уменьшает риск ДТП
AVTONOM.ORG



TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕЗОПАСНЫМ
AVTONOM.ORG

TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ ЭКОЛОГИЧНЫМ
общественный транспорт не должен загрязнять воздух
AVTONOM.ORG



TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕСПЛАТНЫМ
AVTONOM.ORG

TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕСПЛАТНЫМ
AVTONOM.ORG

TRANSPORT ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕСПЛАТНЫМ
AVTONOM.ORG