Куда «катятся» троллейбусы

Есть ли будущее у городского электротранспорта

► Недалек тот день, когда городские троллейбусы отправятся в свой последний маршрут. Можно ли отстоять право этого вида общественного транспорта на жизнь? И есть ли смысл в «реанимации»?

Состояние машин, контактной сети и подстанций, питающих ее, изношено на 70 процентов. Чтобы восстановить энергохозяйство «Городского пассажирского транспорта», нужны баснословные капиталовложения в четыре миллиарда рублей. Взять на себя такие расходы городская казна не в состоянии. При подобном раскладе троллейбусы, скорее всего, неизбежно уйдут в историю и застынут в ней в виде красивых памятников.

Кто портит воздух

Даже если предположить, что требуемые деньги все-таки будут найдены и инвестированы в развитие электротранспорта, то вложения эти, во-первых, никогда не окупятся, а во-вторых, заплатить за якобы сохранение экологической обстановки в городе гигантскую цену почти в половину годового бюджета Белгорода - равносильно чуть ли не растрате госимущества. Почему якобы? Выпустите на линии хоть сотню троллейбусов одновременно вместо такого же количества автобусов с дизельными двигателями - эффект сохранения чистого воздуха будет равен нулю. Потому что вред от общественного транспорта, считает кандидат технических наук, доцент кафедры эксплуатации и организации движения автомобильного транспорта БГТУ имени В.Г. Шухова Алексей Боровской, в огромном автомобильном потоке невелик по сравнению с той нагрузкой, которую оказывает на экологию личный транспорт.

-При средней загрузке дорог доля общественного транспорта не превышает шести процентов, - сказал Алексей Евгеньевич. - В часы пик она еще больше снижается. Посудите сами: за сутки по проспекту Богдана Хмельницкого, например, проходит около 60 тысяч единиц транспорта, в том числе личного. Как вы думаете, кто выбрасывает в атмосферу больше вредных веществ? Ответ очевиден.

Накануне переизбрания на новый пятилетний срок мэр Белгорода Константин Полежаев выступил на заседании горсовета с традиционной программой развития территории на ближайшие годы. На вопрос, касающийся дорожно-транспортной сети, градоначальник ответил, что от троллейбусов скорее всего придется отказаться по озвученным выше причинам. Это, естественно, вызвало возмущение среди горожан, пользующихся услугами электротранспорта. Недовольство вылилось в митинг, организованный недавно активистами Народного жилищного движения в пользу «рогатых» машин. Около 30 человек, пришедших на акцию, выступили за сохранение троллейбусов, аргументируя требования экологической безопасностью. Аргумент, как выяснилось, не имеет веса: воздух портят все, и троллейбусы ситуацию эту вряд ли исправят.

Испытание скоростью

Чем же троллейбус выгодно отличается от автобуса? Конечно, безопасностью. Водители коммерческих автобусов в погоне за прибылью соревнуются друг с другом в скорости, желая забрать с остановок чуть ли не всех пассажиров города. Водители же троллейбусов ездят по графику, который предполагает выезд из пункта А и прибытие в пункт Б в конкретное время. Никаких тебе крутых маневров и впечатляющих виражей: здесь можно быть уверенным в том, что вы доберетесь без приключений и лишней суеты. И не потому, что едете медленнее.

Журналисты нашей газеты провели эксперимент, испытав общественный транспорт Белгорода на скорость. Честно скажу, что цель была одна: признать в этой «дуэли» победу автобуса. Мы были немного удивлены результатами, хотя и убедились в том, что троллейбус движется медленнее.

Для экзамена выбрали утро выходного дня, когда пропускная способность дорог относительно высока из-за отсутствия большого количества транспорта, и вечер рабочего, когда загруженность магистралей достигает своего пика. Почти в одно и то же время два корреспондента в разные дни с секундомерами в руках сели в троллейбус №1 и автобус №130 на остановке «Аэропорт» и отправились на железнодорожный вокзал. Маршруты «единички» и 130-го в этом направлении одинаковы. Итог: в субботу автобус приехал быстрее троллейбуса на одну минуту, а в понедельник - на пять! Всего на пять! Согласитесь, это не разница. Допускаю, что в разное время она может колебаться, но суть от этого не меняется: в идентичных условиях неповоротливый «Тролза» и маневренный «ПАЗик» почти равны перед светофорами, «пробками», другими участниками дорожного движения.

А что думают белгородцы по поводу электротранспорта? Нужен ли он городу и почему? Опрос, проведенный на улицах города, разделил респондентов на три условных лагеря: 32 человека из 70 опрошенных проголосовали за сохранение троллейбусов, 29 - против, 9 сказали, что им все равно, на чем добираться на работу или домой. Но интересна не статистика, а мнения. Приведу самые часто повторяющиеся доводы горожан.

Итак, аргументы ЗА: экологически чистые; не стоят подолгу на остановках; безопаснее; привычнее; дешевле; на троллейбусы, как и на весь муниципальный транспорт, можно купить проездные билеты; в позднее время уедешь только на муниципальном транспорте; водители троллейбусов соблюдают режим труда и отдыха.

Аргументы ПРОТИВ: очень медлительны; нет электричества - нет движения; слишком громоздки на дорогах и создают помехи; морально устарели; не дождешься нужного троллейбуса, а автобусы - один за другим; контактная сеть изношена и часто обрывается; в зимнее время ее обледенение также останавливает движение и мешает общему потоку транспорта.

Первый городской троллейбус. 1967 г.

Контачит на износ

Про изношенную контактную сеть, протяженность которой составляет 121 км в однопутном измерении, - абсолютная правда. Как и то, что значительно потрепало временем 16 подстанций, питающих ее; сейчас с износом в 70 процентов работают лишь семь. О том, насколько это небезопасно для участников дорожного движения, рассказал директор МУП «Городской пассажирский транспорт» Владимир Щербаков.

-С момента установки контактной сети прошло 50 лет, с тех пор она, увы, ни разу не менялась, - говорил Владимир Михайлович. - За такой срок линия пришла в негодность. Чтобы предупредить обрывы, ежедневно на троллейбусные маршруты выезжает аварийная машина предприятия, и если наши специалисты опытным взглядом обнаруживают подобную угрозу, оперативно меняют изношенный участок. Но долго содержать оборудование в исправном состоянии становится труднее.

Троллейбусный парк тоже в плачевном состоянии. Из 65 машин 15 давно перестали идти в ногу со временем и мертвым грузом стоят на территории предприятия, лишь напоминая о славной истории пассажирских перевозок Белгорода. Оставшиеся 50 - это 30 единиц марки «Тролза» и 20 белорусских «Витовтов», из них в рабочем состоянии - 24 машины, ежедневно выезжающие на маршруты. Шесть-семь троллейбусов постоянно находятся в ремонте. Регулярные поломки электронной начинки машин пытаются устранять сами - насколько позволяют смекалка и опыт.

-В последний раз технику обновляли в 2013 году, когда купили 20 «Витовтов», - продолжил тему Владимир Щербаков. - Приобретенная нами партия была для белорусского завода первой, экспериментальной. Пока машины находились на гарантийном обслуживании, белорусы приезжали к нам, а потом мы вынуждены были ремонтировать их самостоятельно. До этого в 2011 году закупили 30 троллейбусов «Тролза».

Кстати, в том же 2013 году на предприятии уже активно искали пути решения проблемы. Специалисты компании «Siemens», изучив ситуацию, предложили полностью реконструировать ее и восстановить подстанции. Цена вопроса в 4 млрд рублей до сих пор остается неподъемной ни для «Городского пассажирского транспорта», ни для бюджета: доходов предприятия хватает только на выплату зарплаты и текущий ремонт, а перед городской казной стоят не менее важные социальные задачи. Неужели век троллейбусов подходит к логическому завершению? Начиналось-то все красиво…

Осторожно, двери открываются

3 декабря 1967 года в первый рейс по маршруту «Швейная фабрика - железнодорожный вокзал» отправился троллейбус №1, легендарный ЗиУ-5. Тогда в парке насчитывалось 20 подобных машин. Для белгородцев пуск нового предприятия вылился в настоящее событие, праздник, участником которого стремился побывать каждый. Это же целый троллейбус, с «рогами» и электричеством - как не прокатиться?! Тем более за символические четыре копейки! Чудо электронной техники на радость всем двигалось по улицам Богдана Хмельницкого, Фрунзе, Красина и проспекту имени Ленина. Протяженность контактной сети составляла всего 15 километров.

К первому дню рождения молодого предприятия здесь появились еще 12 машин. Для сравнения: в 1989 году на балансе числилось 153 троллейбуса, успешно перевозившие пассажиров во всех направлениях. «Рогатые» были вместительнее и комфортнее стареньких ЗИСов и ЛАЗов, ездили часто, поэтому жители областного центра

Троллейбусное депо Белгорода. 1970 г.

Тяговая подстанция. Наши дни.

Троллейбусный парк. Наши дни.

быстро оценили преимущества троллейбусов и с удовольствием пользовались их услугами. В 1968 году, например, троллейбусы перевезли более 12 миллионов белгородцев. Электротранспорт ездил с 5 часов утра до часа ночи.

Кстати, интересный факт. Троллейбус с инвентарным номером 01 приобретен на средства, вырученные от сдачи металлолома, который собрали ученики городской школы №17. Начальник отряда водителей троллейбусов МУП «Городской пассажирский транспорт» Елена Григорук, вспоминая об этом, улыбается и грустит одновременно.

-Пассажирские перевозки даже в стабильное советское время всегда считались планово-убыточными, - рассказывала Елена Герасимовна. - Реальная стоимость проезда была ниже себестоимости, однако как социально значимая эта отрасль дотировалась из бюджета. Я пришла сюда работать в 1989-м. Можете себе представить, что парк ежегодно пополнялся на 20 машин? Золотое время, трудились с удовольствием. Даже в лихие 90-е, когда тяжело стало всем, когда начались общие для страны проблемы, мы все еще находились на плаву и продолжали успешно работать. По инерции, наверное.

А потом наступили 2000-е - еще более лихие для муниципального транспорта: предприятие утратило монополию и вынуждено было конкурировать с появившимися на рынке частными перевозчиками. В борьбе за право быть в лидерах отрасли троллейбусы, как и предприятие в целом, уступили.

По порядку - рассчитайсь!

В России сейчас остался лишь один завод, производящий «рогатых» - «Тролза» (город Энгельс Саратовской области). Башкирский и Вологодский троллейбусные заводы прекратили существование из-за отсутствия заказов. В 2014 году в стране сделано всего 152 троллейбуса - непомерно маленькая цифра для огромной страны. Троллейбусные системы закрылись в Архангельске, Благовещенске, Кургане, Владикавказе, Сызрани и других городах.

В европейских и постсоветских странах кривая популярности и востребованности троллейбусов также стремится вниз, причем в некоторых из них (Ирландии, Португалии, Финляндии, Великобритании, Грузии, Азербайджане) власти полностью отказались от этого вида транспорта, во многих государствах троллейбусные системы исчезли в половине или большинстве городов. В Австрии, например, закрыты 10 из 12 линий, в Бельгии - 3 из 4, Германии и Италии - из почти 50 систем осталось менее 10, Испании - из 11 осталась одна, во Франции - из почти 30 осталось 3…

Оборудование подстанции работает больше полувека.

Причины такого массового отказа кроются как в несостоятельности электротранспорта, так и в том, что на рынке стали появляться автобусы с мощными экономичными дизельными двигателями (Евро-4, Евро-5), регулирующими содержание вредных веществ в выхлопных газах. Троллейбус, естественно, потерял свою привлекательность, потому что помимо низких маневренных характеристик нуждался, ко всему прочему, в отдельной инфраструктуре, имел малую автономность и был привязан к большому количеству факторов (обледенение контактной сети, потеря энергоснабжения, дорожно-транспортные происшествия). Эта совокупность факторов и привела к уничтожению троллейбусов в Европе.

А дальше - больше: из-за массового отказа от троллейбусов их производство закономерно привело к потере экономического смысла, т.к. уменьшился сбыт, а это, в свою очередь, сделало производство троллейбусов еще более дорогим. Эксперты утверждают: стоимость троллейбуса как минимум в полтора раза выше аналогичного по комфорту автобуса.

А электробус не пробовали?

И автобусам, и троллейбусам, и трамваям есть еще одна альтернатива, которая становится все более привлекательной не только в России. Речь - об электробусах. Что это такое и с чем их едят, крупные мировые производители автобусов объясняют коротко - транспорт едет не на дизельном топливе, а на аккумуляторах. В чем преимущества перед автобусами? К ним специалисты относят коэффициент полезного действия электродвигателей, достигающий отметки 90-95 процентов по сравнению с КПД двигателей внутреннего сгорания, работающих на бензине, дизельном топливе или газе (22-42 процентов). Среди важных плюсов отмечают также то, что электробусы не используют механические тормоза, не выбрасывают в воздух токсичные вещества; электродвигатели работают практически бесшумно.

Выгодные отличия от троллейбусов тоже очевидны: троллейбус не всегда сможет преодолеть препятствия на дороге, при обрыве электросетей из строя выходит вся линия. Добавьте к этому мобильность электробуса и отсутствие электросетей в городе, портящих его эстетический вид.

Есть и недостатки. Массовое применение электробусов предусматривает создание сети зарядочных станций для проводной или беспроводной зарядки аккумуляторов. Есть риск разрядки в пути, то есть если на дороге произойдет непредвиденная ситуация - авария, сбой батареи - то самостоятельно до ремонтного цеха машина не доберется. Ну и цена. Это новый вид транспорта, поэтому стоимость его ощутимо выше привычных автобусов и троллейбусов.

Опыт использования в России уже есть. В Москве 1 сентября по городу пустили первые маршруты электробусов, с чем горожан поздравил мэр столицы Сергей Собянин.

-Процентов на 18 он потребляет меньше электроэнергии, чем троллейбусы, отличается от него единственно тем, что подзарядка идет не по всему маршруту, а на конечных остановках, - читаю на официальном сайте мэра Москвы обращение градоначальника к москвичам. - Ну и более маневренный и современный транспорт. Очень важно, что в России создается техника мирового уровня, отрабатываются технологии, которые только-только начинают применяться в больших городах мира. Москва идет в тренде.

Москва в тренде, а Белгород пока присматривается и прощупывает почву. Губернатор Белгородской области Евгений Савченко в сентябре 2018 года, озвучивая с вновь избранным мэром Константином Полежаевым планы по развитию города на ближайшие пять лет, сказал, что городу нужен современный удобный красивый транспорт, который не вызывает никаких нареканий. Да будет так.

Троллейбус сделал свое дело…

Каким должен быть и каким будет общественный транспорт Белого города, нам не все равно. Мы ежедневно пользуемся его услугами и хотим, чтобы он соответствовал требованиям безопасности, скорости, комфорта, экологии. Безусловно, важно сохранить муниципальный транспорт, на который можно приобрести проездной, на котором останутся льготы для социально незащищенных категорий населения, на котором можно уехать в 12 часов ночи, на котором тебя довезут с соблюдением Правил дорожного движения - с комфортом и быстро. А на чем конкретно я уеду из пункта А в пункт Б - на автобусе, троллейбусе или электробусе, - мне, как пассажиру, без разницы.

Однако нужно все-таки признать, что троллейбусы уходят в прошлое. И не только потому, что изношены. Территория города за последние годы значительно увеличилась в площади, появляются и будут появляться целые микрорайоны, в которых уже живут люди; тот же район Харьковской горы заметно увеличился. Поэтому очевидно, что существующая контактная сеть уже давно не обеспечивает белгородцев пассажирскими перевозками в полном объеме - в места застроек новых жилых домов доедут только автобусы. Или электробусы.

А троллейбусы добросовестно отработали свой срок, как когда-то отслужили на благо Родины лучшие в мире паровозы и пароходы, легендарные победоносные танки и самолеты, мощные космические корабли… Помните, как мы гордились ими? И продолжаем гордиться, потому что это наша история, наше достояние, наше всё. Но на смену им пришли другие образцы технической мысли - плоды нашей изобретательности, смекалки, знаний, опыта, и они имеют право задержаться с нами хотя бы на пару десятков лет. А потом мы придумаем что-нибудь еще.

Троллейбус сделал свое дело, проследовав по славному Белому городу со всеми остановками…

Автобусный и троллейбусный парк МУП ГПТ. Наши дни.

Владимир ПИСАХОВ

ФОТО АВТОРА, БОРИСА ЕЧИНА, ИЗ ФОНДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ И С САЙТА BEL-TROLLY.RU