

Троллейбус — Lurkmore



БЛДЖАД!

Эта статья полна любви и обожания.
Возможно, стоит добавить немного [критики](#)?

«Когда ждешь именно автобуса, троллейбус полностью **оправдывает** свое название. »

— 416010

Троллейбус (рас. [пенд.](#) trolley — [ведро с болтами](#), *bus* — автобус) — рогатый брат [автобуса](#), одно из средств миграции народных масс с места на место, объект азартной игры подтипу русской рулетки «подрежь без последствий».

История

Однажды некий [учёный](#) решил в своей секретной лаборатории скрестить [трамвай](#) с [автобусом](#). Так получился троллейбус. Говорят, учёный был из [Германии](#). В регулярной эксплуатации троллейбус появился в Британии, в 1910 году. Бритиши жаловались на грохот трамвая по брусчатке на узкой улице. Тогда один из трамвайных вагонов просто поставили на колёса с пневмошинами, к переднему мосту приделали торпедо и руль, сверху сделали две штанги. Переделать тогдашний примитивный двухосный вагон со штанговым токосъёмом в троллейбус было несложно.

В этой стране троллейбус появился в [Нерезиновке](#) в 1933 году. Курировал проект лично [Никита Хрущёв](#), а главным противником был [Лазарь Каганович](#), и вот чтобы его задобрить, в честь него и назвали первое рогатое изделие советской промышленности. До войны почти все троллейбусы производились в Ярославле, после — на стратегическом заводе № 82 в подмосковном Тушино (модель МТБ-82), но в начале 50-х выпуск был перенесён завод в городе Энгельс Саратовской области (экс-столица автономии немцев Поволжья). Назвали его в духе [того времени](#) — завод имени Урицкого, впоследствии получивший название в духе [этого времени](#) — Тролза (сокращение от «Троллейбусный завод»), но суть от этого не изменилась.

Сейчас существуют заводы не только в Энгельсе, но и в прочих [Мухосрансках](#) и даже в [Питере](#).

В этих ваших Европах муниципальный электротранспорт сейчас всячески продолжает развиваться, заводы создают новые модели троллейбусов и трамваев, модернизируют старые. Хотя так было не всегда (см. ниже). Вообще, что интересно, за границей не выделяют троллейбус в отдельный вид транспорта и имеет сквозную нумерацию с автобусами — тип двигателя и наличие рогов на крыше не считается существенным отличием, к тому же появление автономного хода, электробусов и прочих дуобусов стирает разницу с автобусом ещё больше. Это приводит к лузам, когда иностранцы, приезжая в эту страну, вместо троллейбуса номер XX садятся на автобус того же номера и удивляются, приезжая не туда.

В этой же стране городской электротранспорт с момента развала совка не любят (об этом ниже). Однако, несмотря на это, концентрация троллейбусов на душу населения в России и других странах экс-СССР по-прежнему зашкаливает за все разумные пределы по сравнению с остальным миром, ибо советское наследие, когда троллейбус был почти в каждом областном центре. Тем более что капиталисты в 60-е как следует постарались выпилить троллейбус отовсюду откуда можно, в итоге в Восточной Европе концентрация троллейбусов значительно выше, чем в Западной. Например, в Германии троллейбус есть всего в трёх никому не известных городках, в Швеции — всего в одном городке, который вряд ли знают даже сами шведы.

Троллейбусы [в/на](#) Украине



Итальянский троллейбус Alfa Romeo



Плановая проверка столбов на прочность

[Синие ведерки на троллейбусах](#)
[Троллейбус с ведром](#)

[ТРОЛЛЕЙБУС.MOV](#)
...из буханки хлеба

Представлены всякими «Шкодами», ЮМЗ, ЭлектроЛАЗами, МАЗами и «Б-гданами». Впрочем, в большинстве городов используются старые ЗиУ-9. Любимы все эти многочисленные модели, в основном, только местными транспортниками, ибо в России укротроллейбусов было/есть крайне мало. Было немного ЮМЗ Т1 в Оренбурге в 90-е, также в Вологде собирали локальные копии Škoda 14 Tr, которые помимо самой Вологды ездят в Великом Новгороде. Со временем в Незалежной научились выпускать не только древний хлам, но и суперкрутые троллейбусы Богдан, но в Россию они попали в количестве всего одной штуки в подмосковный город Видное под непонятной маркой **TMG-7207 «Comfort»**. Может, было бы и больше, но... [шёл 2013 год](#).

Ялта — Симферополь

Эпическая троллейбусная линия, общей протяжённостью 86 км (минус около 10 км до аэропорта). Проходит через города, посёлки, леса, горы и всякие прочие ебенья Крыма. Некогда была внесена в Книгу Рекордов Гиннеса, чем тешила ЧСВ у многих крымчан. Построена в 1958—1961 годах (первая очередь, от Симферополя до Алушты, пущена в эксплуатацию в 1959) по личной указке дорогого Никиты Сергеевича. Троллейбусный транспорт — вообще его любимый, его строительство стало причиной закрытия многих трамвайных линий в Москве, Киеве и некоторых других городах, по этой же причине к 1970 году и в Симферополе трамвай был полностью выпилен ввиду замены на троллейбус и автобус.

Географические особенности

Автодорога почти на всём протяжении трёхполосная — средняя полоса предназначена для обоих направлений (по очереди, в основном для поворотов налево перед перекрёстками). На одной полосе два тазика разъедутся, а вот фуру или тот же троллейбус придётся обгонять только по встречке. В курортный сезон мусоров на трассе всегда очень много, ибо с большого количества приезжих можно поиметь жирный ПРОФИТ. От Симферополя до Перевального дорога относительно ровная с небольшими подъёмами, затем начинается непрерывный подъём к Ангарскому перевалу, который расположен на эпической высоте 752 метра над уровнем моря, после чего следует непрерывный спуск длиной 9 километров, причём дорога всё время петляет. Больше 150 км/ч по этому участку не ездят даже Лексусы и Порши-Кайенны, а если и ездят, то очень недолго, ибо законы физики никто не отменял. Правда, бешеный водитель маршрутки бросает им вызов, причём успешно, смело дав на педаль больше 100 км/ч. Для любителей погонять на спускающемся участке трассы предусмотрены специальные улавливающие тупики, работающие следующим образом: это такой крутой подъём, продолжающий спуск, длиной метров 100, влетая в который, потерявший управление и срущий кирпичами шумахер теряет скорость и останавливается, или катится назад если совсем тупой. После Алушты до самой Ялты трасса относительно ровная, имеет отдельные широкие участки с 4-полосным движением. Но при этом имеет множество коротких и резких уклонов. Самый крутой уклон расположен на участке Алушта-Виноградное. К счастью, он относительно короткий — меньше 1 км. На старом «Москвиче» пробовать преодолеть не рекомендуется, ибо чревато. Проживающее вдоль Трассы население паразитирует на протяжении всех 86 километров, пытаясь впарить редким туристам зелёный кизил, винный инвайт (юпи), варенье из хуйзнаетчеге двухгодичной давности, «натуральные» соки, «домашние» пирожки, сувениры на память, мутированный сладкий лук и прочую хуйту. И таки впаривают, за сезон ленивый торговец может заработать на кизиловых спекуляциях пару тысяч вечнозелёных.

Экипажи

Основная масса — вышеописанные Богданы Т701.15, Skoda 14Tr, также есть несколько реликтовых Skoda 9Tr (любители последних, кроме Симферополя и упомянутой междугородной трассы, могут насладиться таковыми ещё в Ровно, Тернополе и Черновцах, которые, впрочем, для расеян сейчас немножко закрыты). По комфорту — на две копейки лучше колесящих по городу. Отличия:

Троллейбус обогнал троллейбус
Иногда они пытаются друг друга объезжать. Увы, получается не очень
Троллейбус № 474 и слет штанг.
Что происходит после слёта

- Сиденья расставлены по системе 2+2 (то есть, по четыре в ряду) как в туристических автобусах. Из-за этого проход в салоне узкий. На задней площадке в последнем ряду расположены пять сидений или одна длинная скамья. Всего в салоне получается 45 сидячих мест.
- В салоне работают только передние и задние двери. Если машина изначально трёхдверная, то ступеньки на средней площадке накрываются щитом, привод дверей снимается, но сами двери остаются. Это даёт возможность втыкнуть ещё четыре сиденья.
- На окнах — занавески. Делаются из чего попало, от солнца не особо защищают, на прямом солнечном свете сильно нагреваются, но всё же лучше, чем вообще ничего. Над рядами сидений имеется багажная полка для затуливания баулов и рюкзаков (только не в Шкодах. Там, как правило, баулами заваливается задняя дверь).

Существуют трассовые машины, закреплённые за водителями-энтузиастами — ухаживают за ними сами водители, поэтому поездка них может неиллюзорно доставлять чистым убранном салоном, удобными мягкими сиденьями, [хорошей музыкой](#), опрятными занавесками, резвой динамикой троллейбуса.

Другие междугородние троллейбусные линии

В Химках два из трёх местных троллейбусных маршрутов соединяют город с Москвой (станция метро «Планерная»).

С недавнего времени троллейбусы стали использоваться вместо междугородних автобусов ещё в паре городов этой страны. Так, 1 февраля 2017 года была запущена линия из Махачкалы в Каспийск (14 км). Под это дело появились ещё и трёхзначные номера троллейбусных маршрутов: маршрут № 3 переименовали в № 327, а маршрут № 12 — в № 326 (в связи с тем, что междугородние маршруты должны иметь трёхзначный номер).

В январе 2020 года наконец реализовали тянувшийся ещё с советских времён план соединить троллейбусные сети Чебоксар и его города-спутника Новочебоксарска. Расстояние между крайними точками двух троллейбусных сетей составляет всего 3 км, а нумерация троллейбусных маршрутов в двух городах сквозная, именно под перспективу соединения троллейбусных сетей (№№1-20 в Чебоксарах, № №51-55 в Новочебоксарске). И вот — свершилось! Правда, соединить сети проводами таки неасилили, но нашёлся модный ныне выход в виде троллейбусов на батарейках. Под проводами троллейбус едет на штангах, а расстояние между сетями преодолевает на аккумуляторном автономном ходу. Междугороднему маршруту здесь тоже сделали трёхзначный номер 100.

Устройство

Электропривод как-то угораздило сделать не дребезжащим и не пердящим, а рельсов для трамвайского «оповещения всего района, что я еду» — нет. Что, однако, компенсируется жутким гудением редуктора у главного троллейбуса этой страны со времён позднего СССР — ЗиУ-9. В **замкадьях** редуктор часто находится в запущенном состоянии и помимо гула издаёт жуткое рычание и обеспечивает вибромассаж пассажирам в салоне, но стоя в пробках и объезжая препятствия недоспавшихся студентов и работяг расслабляет сосущийся гидроусилитель, блаженное звучание которого особенно хорошо ощутимо ближе к кабине водителя. Также трамваю троллейбус проигрывает по красочности искр из контактов с проводами в ледяные дожди. Выигрывает по способности на развилках уезжать своими рогами не на те провода или вообще разбрасывать их в стороны.

Стрелки на проводах, которые направляют **удочки** штанги направо или налево, переключаются ходовой педалью. Выглядит это так: стрелка всегда переключена направо, поэтому, если вам и надо направо, вы проезжаете её на выбеге (накатом, с отпущенной ходовой педалью). А если вам надо налево, то проезжаете её с нажатой педалью, и она переключается. Вот собственно и всё.

В прогрессивных троллейбусных сетях установлены радиуправляемые стрелки, указание поворота на которых осуществляется тумблером, который сам переводит стрелку. Максимальная скорость при прохождении такой стрелки — 60 км\ч, что позволяет ехать в основном потоке транспорта. При использовании старых стрелок, скорость при прохождении поворота должна быть не более 5 км\ч, что опять таки сильно тормозит другой транспорт. Данная технология достаточно дорога, поэтому в этой стране она присутствует, пожалуй, только лишь в Вологде. Оно и понятно, ведь нужно модернизировать всю контактную сеть в городе, а на ведра, подобные ЗиУ-9, такие ништяки ставить не будут.

Когда троллейбус слетает с верёвочек, все ждут, пока гуру фехтования троллибасовскими усами зацепит их на место (этот виртуоз должен ещё сначала вытащить своё не очень подвижное тело на улицу, не забыв поставить троллейбус на ручник и надеть мега-варежки на свои трясущиеся с **похмелья** руки). И это не шутки: в марте 2010 года на юге Питера был зафиксирован акт межвидового секса. У поворота троллейбусьи рога соскочили с проводов и пронзили кабину находившегося сбоку автобуса. Водителю автобуса повезло не быть вовлечённым в половой акт, он остался цел. Также токосъёмные головки очень любят слетать со штанги и отправляться в произвольном направлении. На этот случай по дефолту предусмотрены уловители головок, но в этой стране уловители в большинстве замкадских городов отсутствуют вообще либо находятся в таком состоянии, что их можно оторвать от головок голыми руками.

Ещё один признак троллейбуса из (экс-)СССР, включая самые новые модели - лестница сзади. Нужна она для того, чтобы водитель мог залезть на крышу и поставить сорванные штанги на место либо заменить угли на головках штанг. В буржуйстанах считается, что водителю на дороге не придётся этим заниматься, а если придётся - у него есть специальные крюки для зацепления штанг или пригибания их к земле (если паче чаяния нужно заменить те самые угли на головках штанг). Ну а плановую замену угольков проведёт уже работник депо, забравшись наверх по приставной лестнице. В Škoda 14 Tr сбоку от задней двери есть выдвижные ступеньки, по которым в случае необходимости таки можно залезть на крышу.

Зацепинг



Казанские фанаты электротранспорта бросились помогать водителю

«Двухэтажный троллейбус пользуется у москвичей большим успехом. Любителей проехаться «повыше» чересчур много. Второй этаж всегда бывает переполнен взрослыми и детьми. Какой-то гражданин, видимо, отчаявшись занять место на втором этаже, полез по лестнице на крышу троллейбуса.

— Куда вы лезете, гражданин? — крикнул я. — Сходите! Для вас ещё не сделали трёхэтажного троллейбуса.

Гражданин посмотрел на меня умоляющими глазами и в отчаянии произнёс: — Что же мне делать? Второй этаж переполнен, а крыша свободная. Я не могу уехать из Москвы, не совершив высотной поездки на троллейбусе.

Пришлось взяться за свисток

»

— Из газеты «Московский транспортник» от 7 ноября 1939 года

Любители катания на транспорте не в салоне, а в на крышах и подножках, именуемые ныне зацеперами или транспортными сёрферами, существовали едва ли не со времён возникновения транспорта, и явление проезда вне салона принимало массовый характер на любом транспорте, где было за что цепляться. Не обошло оно стороной и оборудованный лестницей троллейбус.

Дело в том, что как уже отмечалось выше, штанги троллейбусов имеют свойство частенько слетать с проводов или застревать в самый неподходящий момент, причём порой так, что банальным дёрганьем за усы на место их уже не поправишь. Из-за этого едва ли не со времён возникновения троллейбусы оборудовались задними или реже боковыми лестницами на крышу, дабы водитель имел возможность по лестнице забраться наверх и вернуть штангу на место, либо работники парка могли обслуживать крышевое оборудование.

Разумеется, заметили эту конструктивную особенность троллейбусов не только водители, но пассажиры, и ряд из них стал использовать лестницы не по назначению для проезда снаружи — либо простым зацепом, либо иногда забираясь на крышу. Иногда забирались и на крыши двухэтажных троллейбусов, откуда открывались красивые широкие виды, но при этом намного возрастала вероятность принять ислам от случайного касания контактной сети, которая шла едва выше уровня крыши.

Изначально подобные поездки в этой стране наряду с трамваями активно практиковались при необходимости проезда зайцем или же при большой забитости салона, когда внутрь уже не влезть, а ехать было надо. Но вскоре стали появляться и любители прокатиться с ветерком намеренно. Особенно это развлечение завоевало дикую популярность у подрастающего поколения, ибо за отсутствием этих ваших лунапарков с горками и бабла у школоты на эти лунапарки, можно было бесплатно легко покайфовать от скорости и словить море лулзов от удивлённых пешеходов, проезжающих водителей и пассажиров по ту сторону стекла. А возможность получить за эти покатушки штраф от доблестной милиции только придавала занятию романтики и некоего адреналина.

С приходом технологий и появлением таких средств передвижения как ролики, скейтборды и велосипеды, у спортсменов появилась ещё одна возможность нецелевого использования троллейбуса, а именно — ехать непосредственно по асфальту на оных девайсах, обхватив руками лестницу, с использованием троллейбусной тяги. Такой вид зацепинга доставляет гораздо сильнее, и в отличие от трамваев, пути которых выложены плиткой, по ровному асфальту можно почти невозбранно кататься, да и скорости по



В салон не влезть? Не беда — на крыше тоже есть места



Чо расселся? Инвалид шоле? Мы в вашем возрасте и не так ездили!

GlumTeam Ocevidec

Срыв троллейбусных штанг на ходу — одна из дисциплин малолетних ебантяев

сравнению с трамами заметно выше.

Однако данная дисциплина специальной олимпиады на порядок экстремальнее и опаснее, ибо если на шоссе вдруг окажется выбоина, каменюга или канализационный люк, можно нехило пиздануться на скорости, а при неудачном стечении обстоятельств ещё и попасть под колёса сзади идущих машин. Зимой же, когда на дорогах лежит много снега, некоторые хитрые профессионалы используют ещё одну недокументированную функцию троллейбуса: руками цепляются за лестницу, но ногами при этом остаются стоять на шоссе и вот так катаются, скользя по проезжей части. Подошва у обуви стирается только в путь, но, как видно, школите доставляет неимоверно.

При желании зацепиться от остановки подходить к троллейбусу надо незаметно и незадолго до отправления, по возможности сделав вид, что переходишь дорогу, и встать за ним, либо стоять в стороне и запрыгивать уже на ходу при старте, дабы смотрящий в зеркало водитель не заподозрил намерения подозрительно стоящего у хвоста человека. А ещё на тролли можно подсаживаться на светофорах, риск запала водителем при этом заметно ниже.

Если салон троллейбуса сильно забит носом, можно совершенно спокойно высовываться на виду у пассажиров за стеклом — последние скорее всего поржут или поснимают катающегося на телефон, а если и найдутся желающие наступать, пробиться к водителю они не смогут. Однако если салон пуст, имеется большой риск запала через салонное зеркало, и если водитель заметит зацепера, то скорее всего выйдет согнать на ближайшей остановке (похуисты и одобряющие водители бывают, но их не так много).

В этом случае можно пристроиться в мёртвой зоне ниже стекла, подсев на подножку и обхватив руками лестницу (но долго ехать в такой позе неудобно), или оперативно залезть на крышу во время движения, пока водитель смотрит вперёд на дорогу. Во время ружрайдинга, то есть езды на крыше, важно следить за штангами и контактной сетью, также нельзя слишком близко подползать к крышевому оборудованию во избежание получения удара током. Не стоит забывать и о токоутечках, которые на троллейбусах особенно сильны.

Также при катании стоит помнить и о нешуточной вероятности слёта штанг. В этом случае нужно оперативно слезть и скрыться из виду, иначе водитель, увидев зацепера, подумает, что он и есть виновник слёта рогов и попытается надавать пряников. Если произошёл слёт рогов или запал водителем, лучше всего уйти на тротуар насвистывая песенку, либо при отсутствии движения оббежать троллейбус слева и войти в него, пока водитель осматривает зад. Также угрозу могут представлять стоящие на светофорах и остановках или просто едущие по шоссе **гаишники**, а также негодующие **автомобилисты**, которые сигналият, мигают и орут на зацеперов из окна, привлекая лишнее внимание водителя.

В настоящее время популярность катания на троллейбусах вне салона по сравнению с эпохой появления троллей и лихими 90-ми заметно уменьшилась, и катающихся на них школьников более-менее часто можно наблюдать в основном в Замкадсках. В Нерезиновой же распространённость зацепинга заметно ниже, ибо основная масса спортсменов ушла в **электричкинг**, хотя цепляющих тролли школьников иногда всё же можно наблюдать. Массовость сиё явление приобретает только после больших праздников вроде 9 мая и народных гуляний, когда вывозящий людей городской транспорт идёт битком, и некоторые отчаявшиеся влезть пассажиры цепляются с хвоста, а разгулявшаяся молодёжь начинает всячески «отжигать».

GLUM TEAM - 2004 TAZ
Экстрим троллейбусо-зацеп-
скейтбординг

Девушки цепляют троллейбус на
Невском

Девушки.. тролль.. зацеп..
АВАРИЙКА НЕГОДУЕ!11

Съемка с крыши троллейбуса
Штанги глазами ружрайдера

Кажется я еду
Кажется, он едет...

Отрыв штанг
Даже суровые работники,
перебрасывая штанги, практикуют
зацепинг

кататься на троллейбусе нельзя
Водитель прогоняет зацеперов

[https://www.youtube.com/watch?
v=pA7TFR7kxD8](https://www.youtube.com/watch?v=pA7TFR7kxD8)

И даже метробабки катаются
[https://www.youtube.com/watch?
v=9AFfciFkoG8](https://www.youtube.com/watch?v=9AFfciFkoG8)

Зацепинг прошел неудачно

Срачи

Точка зрения обычных людей

Троллейбусы в этой стране не любят:

Автомобилисты, ибо троллейбус загромождает и без того неширокие дороги и **ОЧЕНЬ МЕДЛЕННЫЙ** на стрелках и поворотах (см. выше про 5 км/ч).

Пассажиры (кроме [урбаниздов](#) и [транспортных фанатов](#)), по той же причине – троллейбус очень медленно проезжает все стрелки и повороты, в отличие от маршрутки или автобуса. При этом на прямых участках без стрелок и поворотов троллейбус как раз БЫСТРЕЕ автобуса, а за счёт отсутствия передач и разгоняется до крейсерской скорости значительно быстрее. Из этого вытекает, что по времени хода троллейбус примерно равен автобусу. Старые троллейбусы в случае ДТП впереди могут не суметь его объехать и встанут (новые смогут за счёт небольшого запаса аварийного автономного хода, но много ли новых троллейбусов в [Замкадье](#)?).

Кроме того, для большинства замкадских пассажиров троллейбус – это древний ЗиУ-9 или его многочисленные клоны 90-х – 2000-х, с ревушим движком, жаркий летом и холодный зимой, в то время как автобусы, которые стоят дешевле, в городах хоть как-то обновляют на новые, и ровесников ЗиУ-9 – Икарусы и ЛиАЗы-677 – уже почти нигде и не встретишь.

Ну и конечно же, троллейбус (как и трамвай) не любят чиновники. В самом деле, автобусы (особенно пазики и газельки) закупать дешевле, и даже если купить большой современный автобус подороже – он ездит по той же дороге что и все, т.е. не требует своей, более никем не используемой инфраструктуры. Т.е. не нужно постоянно обслуживать и поддерживать провода и тяговые подстанции, из-за допотопного состояния которых к тому же троллейбус всё равно очень медленный и непопулярный. При этом закрывать троллейбусные сети стали не в нищии [девяностые](#) (наоборот, тогда успели открыть троллейбусное движение с нуля в Великом Новгороде, Смоленске, Сызрани и чуть было не открыли троллейбус в Пскове и Череповце), а в [жЫрные нулевые](#). В этом плане показателен пример Сызрани, в котором в 2001 троллейбус открыли, в 2009 [одумались](#) и закрыли обратно. Также в 2009 троллейбусов лишилась Тюмень, причём злые языки это приписывают будущему погромщику троллейбусов в [Дефолт-Сити](#) Собянину, хотя тот к тому времени уже четыре года как покинул кресло губернатора Тюменской области и вообще переехал в Москву. Впрочем, троллейбусы в Тюмени заменили не на маршрутки, а на крутые новые автобусы МАЗ, так что кроме трансфанатов никто особо не переживает.

Точка зрения транспортных фанатов

[Транспортные фанаты](#) на то и фанаты, чтобы любить троллейбус таким, какой он есть. Вне зависимости от модели, состояния, пробок, автоуродов и цен за проезд. Всех, кто их любимым троллейбусам мешают, они ненавидят аки [Новодворская](#) всяческих [коммуняк](#). Подробнее — см. [Враги транспортников](#).

Троллейбус в Москве

Самым показательным примером борьбы с проводами в небе стала Москва в 2010х. Началось всё с того, что по программе «Моя улица» стали ремонтировать улицы в центре города, превращая их в уютные европейские улочки с плиточкой, широкими тротуарами и узкой проезжей частью и прочими ништяками. Казалось бы, отличное дело, но... по окончании ремонта почему-то забывали вернуть на улицу троллейбусные провода, а вместо сосущихся гидроусилителей стали запускать клапанохлопающие бусы с тем же номером маршрута и маленькой буквой «т» перед ним. Сначала автобусы забегали по Маросейке, Покровке и Пятницкой, потом ещё по паре улиц, потом ещё... В результате в пределах Садового кольца троллейбусы остались ровно на двух улицах (Большая Полянка и Большая Якиманка), а по самому Садовому кольцу вместо троллейбуса «Б» стал бегать автобус с тем же номером. Но этого показалось мало, и троллейбусы стали заменяться автобусами и по окраинам, при этом под шумок закрыли пару троллейбусных парков. И тут вдруг жители стали возбуждаться, что вообще-то дизельные автобусы [загрязняют воздух](#) и заменять ими троллейбусы негоже. Поэтому в последние несколько лет троллейбусные (а в какой-то момент затем и автобусные) маршруты стали заменять на электробусные, которые и экологически чистые, и бегают быстро как автобусы, ибо не привязаны к проводам (правда, пришлось вбухать кучу денег не только в сами электробусы, но и в постройку зарядок для них на конечных, т.е. в ту самую инфраструктуру, из-за которой вроде бы убирали троллейбус). Наконец в 2020 троллейбус в Москве добились окончательно, оставив только небольшой ретро-маршрут «Т» вокруг Казанского вокзала. Но хомячкам и любителям поностальгировать по сосущемуся гидроусилителю по большому счёту пофиг, ибо их же не на маршрутки пересадили, а на вполне себе большие автобусы. К тому же если раньше в районе Кремля нормально передвигаться можно было только на метро или пешком (ибо по Кремлёвскому кольцу ездили полтора троллейбуса в час, да ещё и нарезая кругалю вокруг Кремля из-за одностороннего движения), то теперь по центру Москвы рассекает куча новеньких автобусов во все концы города с не совсем минимальными интервалами, а вокруг Кремля для автобусов движение даже сделали двусторонним.

В некоторых городах [Замкадья](#) посмотрели на Москву и... тоже решили закрыть троллейбус. Так поступили в Перми в 2019 и в Твери в 2020, в обоих случаях компенсировав троллейбусы большими автобусами^[1].

При этом есть города, где троллейбус не только прекрасно себя чувствует, но и является доминирующим видом транспорта. Яркий пример – Чебоксары, где в центре города троллейбусы ездят толпами. На юге страны расположен уютный город Черкесск, где троллейбус также является основным видом городского транспорта.

Кстати, пока в Москве троллейбус методично выпиливали, в Питере, наоборот, закупили кучу троллейбусов с автономным ходом и продлили некоторые маршруты туда, где нет проводов, и даже ввели несколько новых окраинных маршрутов. Так-то.

Галерея

Фото



Расово верный украинский троллейбус ЮМЗ Т2



Сферический украинский



Типичный замкадский троллейбус



Собственно, вот он... ЗиУ-682УГ



Транспортники уговаривают военных, чтобы они не довили новые СВАРЗ-Икарусы



Зачем??



Расовый московский от Нерезиновского троллейбусно-ремонтного завода



Тролза Оптима



Тоже Оптима, только московская



Авангард ака Аквариум. Большой и зелёный. Прямо посреди казанской дороги



Саратовская « Оптима » с двигателем внутреннего сгорания



Чуркостайл — модификация для южных советских республик



Типичный троллейбус братской **Джорджии** (был)



Троллейбусы, тысячи их!



Сферические пиндосские троллейбусы в вакууме



Троллейбус пытается **вытащить** пассажира из Крайслера



Будущий троллейбус Абу-Даби



Экспериментальный карьерный троллейбус



Доставит в Адъ и обратно



Combo breaker



Ещё один (это Будапешт, там троллоикарус — обычное явление)



Longbus is so looong

См. также

- Автобус
- Трамвай
- Метро
- Маршрутка
- Транспортные фанаты
- Автобусники
- Трамвайчики
- Метрофанаты
- Транспортная часть интернета
- Железнодорожные маньяки

Примечания

1. ↑ В Твери так и вовсе прошла целая транспортная реформа, после которой автобус остался единственным видом городского общественного транспорта. Да-да, маршрутки тоже убрали.



Транспорт

Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист
Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин
Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида
Колхозник Конструктор Кравчучка КраАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива