

Подвижной состав канатных П. д.— грузовые вагонетки и пассажирские вагоны, подвешиваемые к ходовым тележкам. Тяга подвижного состава осуществляется от централизованного, как правило, электрич. привода; самоходные вагоны не получили распространения. Вагонетки применяются с кузовом емкостью до 1,25 м³ — для перевозки сыпучих материалов или со спец. платформами, захватами и др. приспособлениями — для перевозки конструкций, леса и проч. грузов. Пассажирские вагоны бывают с открытыми и закрытыми кузовами вместимостью от 2 до 76 чел. Недостатками канатных П. д. является их относительная тихо- ходность, вызываемая неизбежным провисанием канатов, и невысокая провозная способность.

Рельсовые (однорельсовые, или монорельсовые) П. д. имеют жесткий путь в виде стального или железобетонного рельса-балки, закрепленного на опорах. Подвесной рельсовый путь позволяет обеспечить высокую скорость движения, значительно повысить, по сравнению с канатными П. д., провозную способность. При этом могут быть осуществлены повороты дороги в плане без устройства спец. угловых станций, допускаются крутые кривые в профиле радиусом до 8—10 м и облегчается устройство передвижных погрузочных и разгрузочных станций.

Пассажирские однорельсовые П. д. (преимущественно в порядке эксперимента) сооружены в Англии, Франции, США, Японии, Италии; скорость движения на них достигает 100—120 км/час, а на отдельных опытных участках — 240 км/час. Устройство рельсовых П. д. рационально в крупных городах с интенсивным уличным движением, при пассажиропотоках менее 200 тыс. чел. в сутки, когда стр-во метрополитена или городской железной дороги экономически нецелесообразно.

Перспективно применение однорельсовых П. д. для связи крупных промпредприятий с жилыми массивами, больших городов с аэропортами, городами-спутниками, с пригородной зоной и т. д. По провозной способности рельсовые П. д. занимают среднее положение между метрополитеном и трамваем. Стоимость их строительства значительно меньше, чем метрополитена.