

# Вагон для пассажиров с ограниченной мобильностью

На вокзале станции Кан 23 марта 2009 г. состоялась презентация первого вагона, специально переоборудованного из типового серии V11u для проезда пассажиров с ограниченной мобильностью на инвалидных колясках в поездах межрегиональных сообщений Corail Intercités. Этому и следующим подобным вагонам, которые будут включаться во все поезда данных сообщений, присвоено серийное обозначение V7uh. Мероприятия осуществляются в рамках реализуемой Национальным обществом железных дорог Франции программы Accessibilité («Доступность»).

Этот вагон сначала эксплуатировался в опытном порядке в составе одного из поездов, курсирующих по маршруту, связывающему столицу Франции с Каном, центром департамента Кальвадос, и Шербуром, портовым городом в департаменте Манш (оба — регион Нижняя Нормандия), а с сентября 2009 г. — в составе графиковых поездов.

По внешнему виду он отличается от обычных вагонов наличием с обеих сторон ближе к середине кузова дополнительных широких сдвижных дверей, через которые пассажиры на инвалидных колясках въезжают в вагон и выезжают из него с помощью специальных подъемников или по передвижным пандусам, подаваемым с посадочной платформы и обслуживаемым персоналом вокзала. Для посадки и высадки остальных пассажиров предназначены двери по концам кузова.

Работы по переоборудованию вагона выполнялись в техническом центре SNCF по обслуживанию подвижного состава в Ромийи-сюр-Сен в департаменте Об региона

Шампань — Арденны (Technicentre de Romilly); их стоимость составила 500 тыс. евро. Наиболее серьезными из них были кузовные работы, связанные именно с установкой указанных выше дверей. Подобный опыт уже имелся при переоборудовании вагонов серии V3su в сервисные вагоны поездов дальних междугородных сообщений Corail Téoз, однако надежность установленных тогда дверей была признана недостаточной, поэтому их конструкция была несколько изменена.

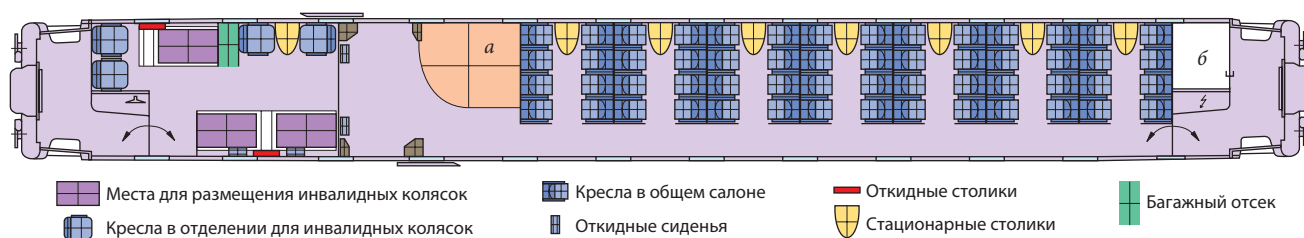
Широкие сдвижные двери открывают проход на просторную входную площадку, вблизи которой размещен туалет. Универсальный туалет приспособлен для пассажиров с ограниченной мобильностью и с отсутствующим или ослабленным зрением.

Изнутри специальные двери ограждены желтыми лентами. Эти простые полосы ткани не мешают открыванию и закрыванию дверей, а также не предохраняют пассажиров на инвалидных колясках (эти пассажиры на железных до-

рогах Франции относятся к категории Usager en Fauteuil Roulant, UFR) от выпадения, когда двери открыты. Ленты просто показывают, что данные двери могут использоваться только по своему прямому назначению, и направляют обычных пассажиров к крайним дверям.

Вагоны данного типа станут первыми в парке подвижного состава SNCF, которые почти полностью отвечают требованиям стандарта STI PMR по технико-эксплуатационной совместимости в части перевозок пассажиров с ограниченной мобильностью, в которых приведены подлежащие соблюдению условия проезда лиц, испытывающих затруднения при пользовании общественным транспортом. Европейская директива 2001/85 определяет круг таких пассажиров, в который входят не только лица с явно ограниченной мобильностью или иными очевидными признаками проблем со здоровьем, но и лица преклонного возраста, передвигающиеся с помощью трости, здоровые, в принципе, лица, временно вынужденные носить гипсовые повязки на ногах, молодые матери с грудными детьми в колясках и т. п.; лица, пользующиеся инвалидными колясками, выделены в специальную категорию.

Стандартом STI PMR предусмотрено, что весь железнодорожный подвижной состав должен обеспечивать прием таких пассажиров и создание им необходимого уровня комфорта. На общеевропейском уровне требования стандарта были разработаны в июне 2006 г. и согласованы с администрациями железных дорог всех стран — членом ЕС и с ассоциациями лиц с физическими недостатками. В данном тексте приняты во внимание нужды лиц с нарушениями двигательного аппарата, ослабленными функциями органов чувств, затруднениями в общении, ментальными или психическими осложнениями и т. п.; сюда же включены лица с громозд-



Планировка вагона для пассажиров с ограниченной мобильностью:  
*a* — туалет; *б* — служебное купе

ким багажом, который мешает им ориентироваться, передвигаться по вокзальным помещениям и пользоваться удобствами, предоставляемыми в ходе поездки. Требования распространяются на новый и модернизированный подвижной состав, причем в отношении последнего подразумевается, что принимаемые для обеспечения совместимости меры не затрагивают силовые элементы конструкции кузовов вагонов и касаются преимущественно устройства и удобного расположения кресел и откидных сидений, оснащения их поручнями и подлокотниками, выделения площади для инвалидных колясок, обустройства наружных и внутренних дверей, туалетов, систем освещения и информирования пассажиров, наличия ступеней, а также специальных устройств для посадки и высадки пассажиров на инвалидных колясках.

Первые концептуальные работы по созданию вагона для пассажиров категории UFR начались еще перед утверждением стандарта STI PMR, поэтому нельзя сказать, что вагон на все 100% соответствует его требованиям, однако в результате этих работ достигнут большой прогресс по сравнению с тем, что было сделано в данной области ранее. В частности, обеспечено полное соответствие требованиям по зонам для инвалидных колясок, туалету (кроме обустройства места для пеленания младенцев), креслам и проходам. Относительно поручней и подлокотников соответствие обеспечено на 82%.

Планировка вагона сообщений Corail Intercités для пассажиров с ограниченной мобильностью приведена на рисунке.

С входной площадки можно сразу попасть в специальное отделение, предназначенное для пассажиров на инвалидных колясках, но имеющее также три обычных места для сидения. Этим обеспечивается еще одно удобство — таким пассажирам можно путешествовать в компании с несколькими сопровождающими лицами. Откидные столики и сиденья дополняют оборудование этого отделения для приспособления к различным ситуациям поездки. Высота расположения багажных полок дает возможность пользоваться ими лицам разного роста. Большая площадь отделения позволяет по-разному использовать его, например адаптировать в зависимости от числа пассажиров на инвалидных колясках (до трех).

Более просторный и вместительный, чем в любом другом подвижном составе, туалет вагона позволяет пассажирам на инвалидных колясках перемещаться внутри вне зависимости от типа привода (ручной или электрический) и размеров коляски. Входные двери с электрическим приводом имеют широкий проем, а манипуляции с ними осуществляются путем нажатия кнопки на пульте. Два поручня по сторонам унитаза, один из которых складной, облегчают пересадку пассажира с коляски на сиденье унитаза. Умывальник оснащен специальными приспособлениями, с помощью которых им могут пользо-

ваться лица с отсутствующим или ослабленным зрением. Здесь применена новая компоновка оборудования, которую предусмотрено распространить на все вагоны и которая определяет расположение дозаторов жидкого мыла, кранов для воды и сушилок для рук слева направо. Благодаря осведомленности о такой компоновке отпадает необходимость находить эти органы на ощупь. Управление всем оборудованием туалета, в том числе запираемостью замка, осуществляется нажатием ладони. Туалет оснащен также двумя кнопками экстренного вызова, одна из которых расположена посередине стены на уровне пояса, а другая внизу на уровне пола на случай падения. При нажатии кнопки во всех вагонах поезда раздается специфический двойной звуковой сигнал, услышав который проводник поезда должен поспешить в вагон для пассажиров категории UFR.

С другой стороны от входной площадки расположен общий пассажирский салон с семью открытыми восьмиместными купе со встречным расположением кресел по схеме 4 + 4, сохранившийся от первоначальной внутренней планировки вагона. Вместе с тем и здесь большинство кресел адаптированы под нужды пассажиров с физическими недостатками. Отсутствие дверей в купе обеспечивает таким пассажирам больший комфорт и упрощает им перемещения по вагону. Сиденья кресел можно поднимать для размещения собак-поводырей, сопровождающих незрячих пассажиров.

Передвижение лиц с физическими недостатками по вагону облегчается благодаря улучшенному освещению. Для повышения их безопасности вдоль коридора под окнами смонтированы поддерживающие поручни красного цвета. Двери в противоположных концах коридора имеют остекление с контрастным покрытием, чтобы лица с ослабленным зрением могли видеть, где находится стекло.

По всему вагону снаружи и внутри применена контрастная окраска отдельных элементов. Так, пороги и края ступеней окрашены в желтый цвет, хорошо различимы номера на дверях и кнопки экстренного вызова, на местах, предназначенных для лиц с ограниченной мобильностью, имеются соответствующие логотипы, и т. п. Некоторые указате-

ли выполнены рельефными в расчете на лиц с ослабленным зрением. Эти нововведения будут постепенно распространены на весь парк пассажирских вагонов. На высокоскоростных электропоездах TGV к окраске порогов и краев ступеней в желтый цвет уже приступили, так как это полезно для всех пассажиров, а не только категории UFR.

В состав каждого поезда Corail Intercités будет включаться один вагон для пассажиров с ограниченной мобильностью. Из общего числа таких вагонов, которые выпустит технический центр Technicentre de Romilly на первом этапе реализации программы Accessibilité, 16 ед. будут эксплуатироваться в сообщениях Парижа с регионом Нижняя Нормандия, 12 ед. в сообщениях с регионом Верхняя Нормандия

и 7 ед. на маршруте Париж — Невер (регион Бургундия). В 2010 г. численность вагонов для пассажиров категории UFR достигнет 57 ед.

Следует отметить, что в настоящее время осуществляется массовая модернизация всего вагонного парка сообщений Corail Intercités, насчитывающего около 400 ед., а не только вагонов специального назначения. Стоимость первого этапа, который охватывает 160 ед., составляет примерно 47 млн. евро, всей программы, которую намечено завершить в 2011 г., — 130 млн. евро. Финансирование соответствующих затрат осуществляется в равных долях SNCF и властями регионов.

*V. Cuny. Revue Générale des chemins de Fer, 2009, № 185, p. 57–61; материалы SNCF (www.sncf.com).*

## НОВЫЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПРОЕКТЫ ВО ФРАНЦИИ

Компания инфраструктуры железных дорог Франции RFF объявила в апреле 2010 г. о проведении финального этапа конкурса для трех консорциумов, претендующих на строительство и эксплуатацию высокоскоростной линии LGV Bretagne — Pays de la Loire длиной 214 км, которая станет продолжением действующей LGV Atlantique на запад от Ле-Мана до Рена. Консорциумы, возглавляемые компаниями Bouygues TP, Effiaga и Vinci Concessions, представляли предложения на предварительный конкурс и получили приглашения к участию в его финальной части. По оценке RFF, этот проект будет первым такого рода реализованным по принципу государственно-частного партнерства (PPP). Победивший в конкурсе консорциум, который определится в конце текущего года, будет осуществлять строительство, используя средства из государственных источников, под контро-

лем RFF, а затем отвечать за состояние новой инфраструктуры в течение срока действия контракта.

Протокол о финансировании проекта подписан правительством страны, RFF и властями регионов Бретань и Земля Луары в июле 2009 г. Однако проект получит еще и дополнительные средства в рамках национальной программы экономического стимулирования, с тем чтобы работы были завершены максимально быстро.

Эти же консорциумы представили предложения на предварительный этап конкурса на право строительства обхода Нима и Монпелье. Этот обход, рассчитанный на высокоскоростное пассажирское и ускоренное грузовое движение, станет первым участком связи между линиями действующей LGV Méditerranée и строящейся Перпиньян (Франция) — Фигерас (Испания). RFF планирует выбрать исполнителя и согласовать условия концес-

сии по принципу PPP летом 2011 г., с тем чтобы в 2016 г. ввести в эксплуатацию новую линию общей длиной 80 км, из которых 60 км придется на основной участок между городами Мандюэль, восточнее Нима, и Лат, западнее Монпелье, 10 км на выход в грузовой коридор на правом берегу Роны и еще 10 км на соединительные участки в Сен-Бре, Лате и Мандюэле.

Условиями финансирования проекта, согласованными в декабре 2009 г. правительством Франции, властями провинции Лангедок — Руссильон, департамента Гар и администрациями двух городов, предусмотрено выделение 1,62 млрд. евро на строительство новой линии и реконструкцию действующей между Монпелье и Перпиньяном.

Этот проект является четвертым реализуемым RFF на концессионных началах. Первые три касаются обустройства сети радиосвязью GSM-R и строительства высокоскоростных линий LGV Sud-Est Atlantique (Тур — Бордо) и упомянутой выше LGV Bretagne — Pays de la Loire.