

## НА ЛИНИЮ ВЫШЛИ ФРАНЦУЗСКО-РУССКИЕ ТРАМВАИ СО СТОПРОЦЕНТНО НИЗКИМ ПОЛОМ

Новые трамваи поступили в городской парк подвижного состава в декабре. В течение двух недель вагоновожатые проходили в Москве обучение. Еще столько же машины обкатывали по петербургским улицам. Накануне Нового года трамваи пошли по маршрутам.

Длинные (30 метров), обтекаемые, как ракеты, новые трамваи выглядят эффектно. Современный дизайн. Мягкие кресла. Люминесцентные лампы. Полностью электронное управление.

Для того чтобы посадить колясочника в такой трамвай, нужно достать из специального ящика раскладную аппарель и установить ее у входа.

В Европе и Москве платформы на остановках специально надстраивают до уровня пола трамвая, чтобы инвалид мог самостоятельно заехать в салон. В Петербурге, к сожалению, таких платформ нет.



# Одиннадцать сантиметров от уровня рельса

Немаловажное новшество — система климат-контроля. Помимо привычных печек под ногами, над головой пассажиров установлены кондиционеры. Летом это — прохлада, зимой — тепло. Другое интересное дополнение — подогреваемые решетки у дверей, которые сбивают при входе грязь и снег с подошв.

Впрочем, главная особенность нового состава — это стопроцентно низкий пол. В привычных моделях прежде чем зайти внутрь нужно преодолеть две-три ступеньки. А здесь шаг — и ты внутри. В первую очередь такая технология рассчитана на инвалидов-колясочников, которым в трамвай со ступенями не забраться никак! Также удобно пожилым людям, женщинам с колясками, маленьким детям...

— Уникальность этой разработки — низкая колесная тележка, — пояснила корреспонденту «Вечёрки» специалист по сертификации компании-производителя «ТрамРус» Наталья Алексеева. — Это полностью французская разработка. В российских трамваях тележка достаточно высокая, поэтому приходится делать ступени, чтобы взобраться на этот уровень.

**КСТАТИ**  
Помимо трамваев «Alstom» «Горэлектротранс» в 2014 году закупил еще 12 новых трамваев. С Усть-Катавского вагоностроительного завода в Петербург прибыли восемь уже знакомых петербуржцам трехсекционных вагонов с частично низким полом, а также три односекционных. Еще один односекционный состав поступил с «Уралтрансмаша». Кроме того, часть подвижного состава петербургские вагоностроители обновляют сами. Так, модернизировано семь трамваев ЛМ-68М (выпуска 70 — 80-х годов).

Наши заводы, по словам Алексеевой, пока только пробуют внедрять подобные конструкции. Так, похожий вариант в ушедшем году презентовала одна отечественная фирма, но речь идет пока о разработке, а не о массовой эксплуатации. Французы же со своей технологией за четыре года успели завоевать рынок во всем мире: в разных странах сейчас эксплуатируется около 3 тысяч моделей «Alstom».

Заметим, что минимально низкий пол — это все-таки не уровень земли, а уровень головки рельса. Заходя в салон, поднимать ногу все-таки придется. Высота подножки — 11 сантиметров.

— Оптимальным вариантом для таких моделей является высокая по-

садочная платформа, — рассказал «ВП» лидер инициативной группы «Колясочники Питера» Сергей Поюнов. — Они давно используются в Европе, в Москве. Платформа и трамвайный пол — одной высоты, поэтому инвалид может самостоятельно заехать внутрь вагона. В наших условиях, к сожалению, мы этого сделать не можем. Нужна помощь...

— Чтобы посадить колясочника в трамвай, приходится выполнять целый ряд действий, — сообщил контролер-кондуктор нового трамвая Олег Волков. — Если мы увидели такого человека на остановке, я или водитель должны достать ключи, открыть специальный ящик — в салоне

их два. Вынуть раскладную аппарель. Установить у входа. И помочь пассажиру заехать внутрь...

В настоящее время «Горэлектротрансом» закуплено четыре трамвая «Alstom». Переданы они в парк №8, который обслуживает юго-западный район Петербурга. Работают низкопольные составы на маршруте №16, соединяя станцию метро «Нарвская» и район Волковского кладбища (следует по Лиговскому, Марата, Загородному, Лермонтовскому, время в пути — 1 час).

Примечательно, что новые трамваи произведены в Петербурге — на базе Октябрьского электровагоноремонтного завода (с комплектующими из Франции). В 2015-м Смольный планирует продолжить закупки. В декабре комитет по транспорту уже объявил конкурс на поставку 14 подобных русско-французских составов на сумму 1,3 миллиарда рублей. Стоимость одной единицы — 92 миллиона рублей.

Сергей ПРУДНИКОВ, фото автора

Помимо французской модели в 2014-м петербургский парк трамваев пополнился новыми отечественными составами и старыми модернизированными.



## МЕЖДУ ТЕМ ПЕРВЫЙ ЛЕГКОРЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ СОЕДИНИТ КУПЧИНО И ПУЛКОВО

ЗА 50 РУБЛЕЙ Пассажиры смогут добраться от Шушар до Аэропорта

Первый легкорельсовый транспорт в Петербурге соединит Пулковое и Купчино. Завершилось проектирование линии и депо в Шушарах. Построить линию с 10 станциями планируется к ЧМ-2018.

Проект этой линии создали, когда губернатором Петербурга была Валентина Матвиенко. Новая власть решила переделать проект под новые реалии. И сэкономила около 3 миллиардов рублей — согласно новому проекту строительство обойдется в 15 миллиардов рублей. Работы займут два года. Ежедневный пассажиропоток может достигать 16 тысяч человек.

Линия Шушары — Пулковое составит 11 километров. По ней будут курсировать 10 поездов. На линии запланировано 10 остановок. Время передвижения по ней займет 20 минут. Проезд будет стоить 50 рублей.

В этом году планируется вывести на конкурс прокладку ЛРТ от станции метро «Кировский завод» до ЖК «Балтийская жемчужина» и от Рыбацкого до Колпина.

Юлий ПОСТНИКОВ