

УДК 656.025.2

АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ УКРАИНЫ

Нестеренко Г. И., Музыкина С. И., Музыкин М. И.

ANALYSIS OF THE EXISTING SYSTEM OF ORGANIZATION OF TRANSPORTATION PASSENGERS WITH DISABILITIES BY RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE

Nesterenko H. I., Muzykina S. I., Muzykin M. I.

В статье проведен анализ существующей системы организации перевозок пассажиров с ограниченными возможностями железнодорожным транспортом на примере Львовской железной дороги. В графическом виде представлен анализ использования вагона для инвалидов, анализ наиболее популярных направлений передвижения инвалидов, анализ количества перевезенных пассажиров в специализированном пассажирском вагоне для перевозки инвалидов. Кроме этого дана техническая характеристика используемого пассажирского подвижного состава. Для пассажиров с ограниченными возможностями комфортность проследования между станциями низкая, т. к. инвентарный парк Украины построен по техническим требованиям, которые предоставлял СССР.

Ключевые слова: *лицо с ограниченной подвижностью; перевозка пассажиров; маршрут следования поезда; специализированный пассажирский вагон для перевозки инвалидов.*

Введение. В настоящее время уровень развития железнодорожного транспорта той или иной страны свидетельствует не только о достижениях этой державы в области науки и техники, о прогрессе в сфере транспорта, но также и о состоянии экономики и социальном уровне развития страны в целом.

При этом уровень развития в социальной сфере имеет достаточно широкое значение. Одним из самых актуальных аспектов в этом смысле является состояние социальной защищенности наиболее уязвимых групп общества – инвалидов и лиц с ограниченными физическими возможностями (ограниченной подвижностью).

Понятие «Люди с ограниченной подвижностью» подразумевает людей, у которых есть трудность в использовании поездов или инфраструктуры железнодорожной системы [1-5]. Это понятие включает следующие категории:

— пользователи инвалидного кресла (люди, которые из-за немощи или неспособности используют инвалидное кресло для передвижения).

Другие трудности в передвижении, включая

— людей с проблемами конечностей;

— людей с амбулаторными трудностями;

— людей с детьми;

— людей с тяжелым или большим багажом;

— пожилых людей;

— беременных женщин;

— со слабым зрением;

— слепых людей;

— людей со слабым слухом;

— глухих людей;

— с проблемами коммуникации (имеется в виду людей, у которых есть трудность в общении или понимании письменного, или разговорного языка, включая иностранных людей с нехваткой знания местного языка, людей с трудностями с коммуникацией, людей с сенсорными, психологическими и интеллектуальными проблемами);

— людей с маленьким ростом (включая детей).

Ухудшения у людей могут быть долгосрочными или временными, могут быть видимыми или скрытыми.

Однако, понятие «людей с ограниченной подвижностью» не включает людей, у которых проблемы с алкоголем или наркотиками, если такая зависимость не была вызвана лечением.

Постановка проблемы. Инвалиды, люди с ограниченной подвижностью есть в любом государстве, в каждой группе общества. Численность этой категории в подавляющем большинстве стран не только не уменьшается, но в последнее время стабильно увеличивается.

Причины и следствия инвалидности в разных странах различны. Эти различия объясняются раз-

ними социально-экономическими условиями и разными мерами, принимаемыми в государствах по обеспечению благосостояния своих граждан.

Предприятия и организации, которые осуществляют транспортное обслуживание населения, обязаны обеспечить специальное оборудование транспортных средств, вокзалов, аэропортов и других объектов, которое бы дало возможность инвалидам беспрепятственно пользоваться их услугами. В тех случаях, когда действующие транспортные средства не могут быть приспособлены для использования инвалидами, органы местного самоуправления создают другие возможности для их передвижения. При проектировании и создании новых средств передвижения, реконструкции и строительстве аэропортов, железнодорожных вокзалов и автовокзалов, морских и речных портов обязательно предусматривается возможность их использования инвалидами [6, статья 28].

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросами перевозки инвалидов и пассажиров с ограниченной подвижностью железнодорожным транспортом занимаются Нестеренко Г. И., Яновский П. А., Литвиненко С. Л., Габриэлова Т. Ю. [7] До них этот вопрос в нашей стране не рассматривался.

Цель статьи. Показать проблемы существующие в Украине при перевозке людей с ограниченными возможностями в передвижении.

Изложение основного материала. Основой нормативной базы Украины в области социальной защиты инвалидов является Закон Украины «Об основах социальной защищенности инвалидов в Украине» от 21.03.1991 № 876-ХІІ с соответствующими изменениями и дополнениями [6].

Этот Закон определяет основы социальной защищенности инвалидов в Украине и гарантирует на уровне со всеми другими гражданами возможности для участия в экономической, политической и социальной сферах жизни общества, создания необходимых условий, которые дают возможность инвалидам вести полноценный образ жизни согласно индивидуальным способностям и интересам. Инвалиды в Украине владеют всей полнотой социально-экономических, политических, личных прав и свобод, закреплённых Конституцией Украины и другими законодательными актами. Дискриминация инвалидов запрещается и преследуется по закону.

Органы государственной власти, предприятия (объединения), учреждения и организации (независимо от форм собственности и ведения хозяйства) обязаны создавать условия для беспрепятственного доступа инвалидов к обитаемым, общественным и производственным домам, сооружениям, общественному транспорту, для свободного передвижения в населённых пунктах [6, статья 26].

Спектр задач, определённых соответствующими нормативными документами, достаточно широк и серьёзен. Однако почти все они имеют общегосударственный, глобальный характер. Более конкрет-

ное отношение к непосредственному обеспечению транспортного обслуживания инвалидов и лиц с ограниченными физическими возможностями имеют отраслевые нормативные документы. Сегодня в Украине среди всех видов транспорта наиболее развито направление обслуживания инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью на железнодорожном транспорте.

Обслуживание граждан железнодорожным транспортом регулируется:

— Законом Украины «О транспорте» от 10.11.1994 № 233/94-ВР [8];

— Законом Украины «О железнодорожном транспорте» от 04.07.1996 № 274/96-ВР [9];

— Порядком обслуживания граждан железнодорожным транспортом, утверждённый Постановлением Кабинета Министров Украины от 19.03.1997 № 252 [10];

— Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа и почты железнодорожным транспортом Украины, утверждённые приказом Министерства транспорта и связи от 27.12.2006 № 1196 с изменениями внесёнными приказами Министерства инфраструктуры [11];

— Законами Украины «О предпринимательстве», «О защите прав потребителей», «О предприятиях в Украине», «Об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия населения», другими актами законодательства.

По заявлению инвалида, который передвигается на коляске, или его законного представителя железная дорога (пункт обслуживания пассажиров) по мере сил осуществляет прицепку специальных вагонов, которые имеют оборудование для посадки инвалида в поезд и специализированное купе для проезда.

При групповых перевозках инвалидов вагоны прицепляются одной группой. В случае отсутствия специального вагона (при принятии железной дорогой нескольких заявлений на одну дату) заявителю предлагается перенести дату поездки. Заявитель не позже как за 2 суток до отправления поезда информируется относительно даты прицепки специального вагона и оформления проездных документов.

Если инвалид нуждается в помощи при посадке в вагон, он лично или уполномоченное им лицо должны в письменном виде или по телефону предупредить об этом ответственное лицо на вокзале (начальника вокзала, пассажирской станции или дежурного по вокзалу), а в день выезда подтвердить это. Информация о необходимости предоставления помощи отмечается в специально заведённом журнале, предусмотренном технологическим процессом работы соответствующего пункта продажи. Если аналогичную помощь необходимо оказать при посадке, обязанность о предоставлении информации в пункт высадки полагается на пункт отправления, а обеспечение организации высадки – на пункт высадки пассажира.

При посадке/высадке проводник, при необходимости, оказывает помощь в доставке ручной клади инвалида до/из вагона. При необходимости работники вокзала оказывают помощь в сопровождении инвалида территорией вокзала. Плата за отмеченные услуги не производится.

Проводник обязан помочь инвалиду по зрению и инвалиду, который передвигается на коляске, если такие лица осуществляют поездку без сопровождающего, занять свое место в вагоне согласно проездного документа. Проводник вагона обязан также предложить инвалиду услугу по застеланию постели и при наличии соответствующего согласия безвозмездно предоставить её.

Согласно статистических показателей в 2014 году львовские железнодорожники 177 раз использовали специально оборудованные вагоны для людей с ограниченными физическими возможностями. Для выполнения всех заявок инвалидов в 2014 году Львовская магистраль пополнила свой парк еще двумя единицами такого подвижного состава и теперь в наличии Львовской железной дороги есть три специально оборудованных вагона.

Данные вагоны использовались на следующих маршрутах: Симферополь-Львов; Киев-Львов; Симферополь-Луцк; Львов-Одесса; Ивано-Франковск-

Киев; Ровно-Симферополь; Ивано-Франковск-Симферополь; Ковель-Симферополь; Киев - Черновцы; Львов-Николаев; Львов-Херсон; Одесса-Ровно; Симферополь-Здолбунув; Винница-Ковель; Винница-Симферополь; Жмеринка-Симферополь; Львов – Черкасы; Львов-Шевченко; Мукачехо-Симферополь; Винница-Ровно; Донецк - Хмельницкий, Львов; Киев - Луцк; Киев - Червоноград; Ковель - Одесса; Коломыя - Симферополь; Симферополь – Славута; Симферополь – Тернополь; Симферополь –Тячево; Симферополь - Хмельницкий; Симферополь – Черновцы; Шепетовка - Симферополь; Бердичев - Симферополь; Винница - Николаев; Винница – Киверцы; Винница - Донецк; Джанкой - Ковель; Джанкой - Львов; Киев - Николаев; Киев - Свалява; Киев - Стрый; Конотоп - Москва; Кременчуг – Львов; Луцк – Винница; Луцк - Одесса; Львов – Днепродзержинск; Львов –Геничеськ; Львов – Рокувата; Львов - Шепетовка; Моршин-Киев; Печановка - Киверцы; Ровно – Долинская; Симферополь – Киверцы; Сарны-Славянск; Симферополь – Береговое; Тернополь - Харьков; Ужгород – Киев; Херсон – Тернополь; Хмельницкий – Николаев; Хмельницкий – Одесса; Черкасы-Красное; Черкасы-Одесса.



Рис. 1. Анализ использования вагона для инвалидов

Проанализировав маршруты следования вагонов по территории Украины, можно сделать выборку направлений, на которых чаще всего курсируют вагоны для инвалидов.

Из вышеприведенного анализа (рис. 2) на маршруте Симферополь - Львов вагон для перевозки инвалидов использовался чаще всего, а именно 20 раз за 2014 год. Кроме того маршрут к столице Украины также является достаточно популярным для лиц с ограниченными возможностями.

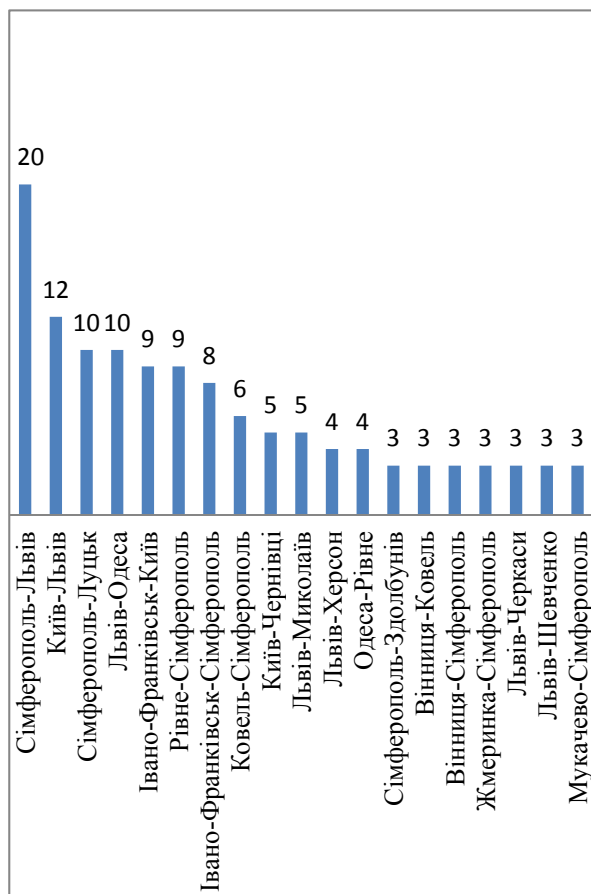


Рис. 2. Анализ наиболее популярных направлений

Проведен анализ количества перевозок инвалидов по месяцам (рис. 3). Согласно статистических данных наибольшее количество инвалидов были перевезены во время летних перевозок, меньше всего – в январе и ноябре.

Однако, недостаточно полно удовлетворяется весь спектр потребностей в перевозках инвалидов железнодорожным транспортом в дальнем сообщении. Это объясняется тем, что в инвентарном парке пассажирских вагонов железных дорог Украины с одной стороны имеется 19 специализированных пассажирских вагонов для перевозки инвалидов (СПВИ), в том числе 2 – с местами для сидения, а с другой стороны – нет СПВИ международного сообщения типа RIC.

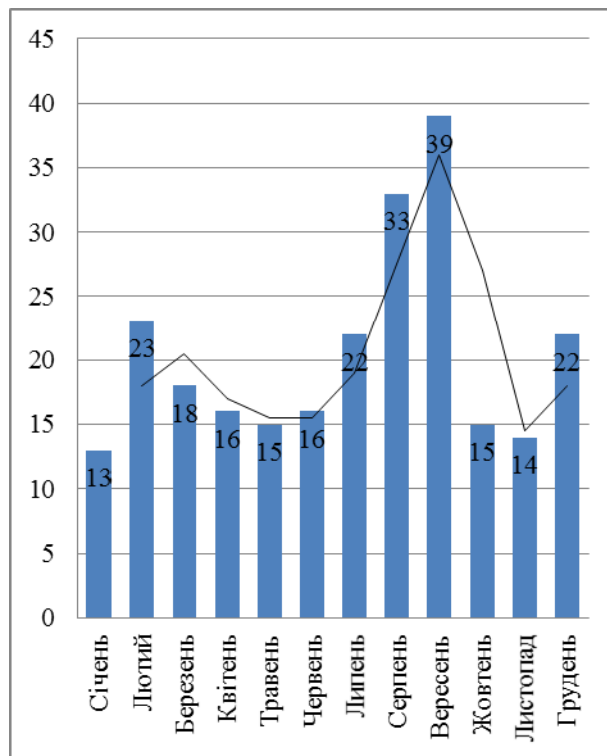


Рис. 3. Анализ количества перевезенных пассажиров СПВИ

Таким образом, обеспечение возможности перевозки инвалидов в СПВИ типа RIC в международном сообщении – актуальная задача, стоящая сегодня перед железнодорожниками Украины на пути обеспечения интероперабельности в рассматриваемой области.

Пассажиры могут получить информацию о СПВИ, оформить соответствующую заявку по телефонам, указанным на официальном сайте Укрзалізнички в подразделе «Сервисные услуги» или «Услуги в поездах» раздела «Для пассажиров».

Вокзальные комплексы и станции железных дорог Украины постепенно приводятся в соответствие с требованиями для обслуживания и создания безбарьерных условий инвалидам и пассажирам с ограниченной подвижностью.

Кроме средств механизации на пассажирских вагонах на железных дорогах Украины в 2014 г. проведен ряд мероприятий согласно Плана мероприятий относительно выполнения Протокола совещания по результатам проведенного аудита вокзала ст. Киев-Пассажирский Юго-западной железной дороги относительно определения доступности зданий и сооружений и предоставления услуг для маломобильных пассажиров, а также по вопросам доступности других объектов железнодорожного транспорта от 14.08.2014, утвержденного 19.08.2014.

Согласно мероприятий проведена следующая работа:

1. Проведено обеспечение всех 167 составов поездов международного и внутреннего сообщения, сезонных и местных одной салонной тележкой для

людей с инвалидностью, в том числе по железным дорогам:

- **Донецкая:** 26 тележек;
- **Львовская:** 32 тележки;
- **Одесская:** 31 тележка;
- **Южная:** 29 тележек;
- **Юго-западная:** 22 тележки;
- **Приднепровская:** 27 тележек.

2. Проведен аудит 21 железнодорожного вокзала относительно определения доступности зданий и сооружений и предоставления услуг для маломобильных пассажиров, с привлечением к этой работе представителей общественных организаций инвалидов, Укртрансинспекции, в том числе по железным дорогам:

- Львовская: Ивано-Франковск, Черновцы, Чоп, Тернополь, Ровно, Ужгород, Трускавец;
- Одесская: Одесса-Главная, Херсон, Николаев, им. Т. Шевченко;
- Южная: Харьков-Пассажирский, Полтава, Сумы;
- Юго-западная: Жмеринка, Винница, Хмельницкий, Козятин;
- Приднепровская: Днепропетровск, Запорожье-1, Бердянск.

3. Проведено размещение на веб-сайте Укрзалізничці информации для лиц с ограниченными физическими возможностями и других маломобильных групп населения.

4. Проведено оборудование 18 железнодорожных вокзалов механическими подъемными устройствами для поднимания к/из вагона людей с инвалидностью, в том числе по железным дорогам:

- Львовская: Львов, Тернополь, Ровно, Черновцы, Ивано-Франковск, Ужгород, Чоп;
- Одесская: Николаев, Херсон, им. Т. Шевченко;
- Юго-западная: Жмеринка, Хмельницкий, Винница, Козятин, Фастов, Белая Церковь;
- Приднепровская: Днепропетровск, Запорожье-1.

5. Проведено обеспечение 57 железнодорожных вокзалов тележками для людей с инвалидностью, в том числе по железным дорогам:

- Львовская: Чоп, Здолбунов, Ковель, Сарны, Броды, Мукачеве, Стрый, Самбор, Мостиска-2, Подзамче, Дрогобыч;
- Одесская: Первомайск-на-Бугу, Александрия;
- Южная: Лосье, Красноград, Казачья Лопасть, Харьков-Балашовский, Основа, Изюм, Мерефа, Люботин, Смородино, Ромодан, Ромны, Лубны, Гребенка, Прилуки;
- Юго-западная: Жмеринка, Конотоп, Чернигов, Шепетовка, Житомир, Коростень, Нежин, Бахмач, Гадание, Шостка, Бердичев, Каменец-Подольский, Дарница, Хутор-Мих.;
- Приднепровская: Кривой Рог - Главный, Мелитополь, Запорожье-2, Роды, Бердянск, Синельниково-1, Днепропетровск Южный,

Днепродзержинск Пас., Павлоград-1, Марганец, Никополь, Цапельное, Апостолово, Рокуватая, Кривой Рог, Пятихатки Пасс.

6. При возобновлении объектов железнодорожного транспорта на юго-востоке Украины обязательно учитываются потребности в доступности к объектам людей с инвалидностью и других маломобильных групп населения.

7. Проведены изменения к должностным инструкциям работников, которые задействованы в обслуживании маломобильных пассажиров, в части заданий и обязанностей, обеспечения работы относительно предоставления помощи людям с инвалидностью и другим маломобильным группам населения при использовании железнодорожного транспорта, в частности организации транспортировки и сопровождение такой категории лиц по территории вокзала, станции, к билетным кассам, залов ожидания, комнат матери и ребенка, камер хранения, вагона, помощи во время посадки/высадки к/из вагона и тому подобное, а также требования относительно прохождения подготовки и учебы по обслуживанию людей с инвалидностью и других маломобильных групп населения.

8. Проведено на всех железнодорожных вокзалах и пассажирских станциях обучение навыкам правильного обращения с людьми с инвалидностью и других маломобильных групп населения персонала, который задействован в их обслуживании, с привлечением общественных организаций инвалидов.

9. Проведено обеспечение на железнодорожных вокзалах и пассажирских станциях беспрепятственного пользования залами ожидания и выделенными местами для ожидания, комнатами матери и ребенка, а также камерами хранения людьми с инвалидностью и маломобильными группами населения.

В данный момент изношенность пассажирского подвижного состава на территории Украины приблизительно 87%. Большинство вагонов для пассажиров, дизель и электропоездов было построено в СССР и ГДР. Со времен распада СССР Украина закупила только 300 вагонов, 14 электропоездов и 1 дизельпоезд.

В таблицах 1-2 представлена изношенность дизель-поездов и электропоездов на Львовской железной дороге. Как видим из общего анализа износа основных средств хозяйства пригородных пассажирских перевозок уровень износа является критическим

В таблице 3 представлены данные по использованию пассажирских вагонов по пассажирскому хозяйству Львовской железной дороги, срок эксплуатации которых превышает 28 лет.

На ниже представленном графическом анализе (рис. 4) представлена тенденция старения приписного парка пассажирских вагонов состоянием на нача-

ло 2015 года (вагонов со сроком эксплуатации до 28 лет и свыше 28 лет) за период 2015-2036 годы.

Таблица 1

Износ дизель-поездов

Серия	Приписной парк	Отработанный ресурс (ед.)	%	В эксплуатации с отработанным ресурсом (ед.)	%
Д1	24,5	24,5	100	15,5	63
ДПЛ	6	6	100	5	83
ДТЛ	1	1	100	1	100
ДР1А	25,5	22	87	13,5	61
ДЕЛ-02	1	-	-	-	-
Всего	58	53,5	92	35	65

Таблица 2

Износ электропоездов

Серия	Приписной парк	Отработанный ресурс (сек.)	%	В эксплуатации с отработанным ресурсом (сек.)	%
ЕР2	89	89	100	68	76
ЕР2Т	10	-	-	-	-
ЕПЛ2Т	26	-	-	-	-
ЕР9П	37	37	100	30	81
ЕР9М	14	14	100	10	71
ЕР9Т	10	-	-	-	-
Всего	186	140	75	108	77

В связи со старением подвижного состава и невозможностью замены вагонов на вагоны нового

производства уменьшается и количество составов поездов, что сопровождается увеличением интенсивности использования пассажирских вагонов. Это приводит к увеличению износа пассажирских вагонов и уменьшению вагонов в резерве и ремонтном запасе.

Вывод. Для пассажиров с ограниченными возможностями комфортность проследования между станциями низкая, т. к. инвентарный парк Украины построен по техническим требованиям, которые предоставлял СССР. При построении вагонов на ВСЗ Амendorфф и Калининском ВСЗ в технические характеристики не включались условия для перевозки лиц с ограниченным физическими возможностями.

Недостаточно полно удовлетворяется весь спектр потребностей в перевозках инвалидов железнодорожным транспортом в дальнем сообщении. Это объясняется тем, что в инвентарном парке пассажирских вагонов железных дорог Украины с одной стороны имеется 19 СПВИ, в том числе 2 – с местами для сидения, а с другой – нет СПВИ международного сообщения типа RIC.

Вокзальные комплексы и станции железных дорог Украины постепенно приводятся в соответствие с требованиями для обслуживания и создания безбарьерных условий инвалидам и пассажирам с ограниченной подвижностью.

Таблица 3

Вагоны сроком эксплуатации 28 лет и более

Структурной подразделение	Всего	В том числе								
		Ожидает ремонта	В деп. ремонте	В кап. ремонте	Экспл. в пас. поездах	В отстое	Под жильем	Ожид. исключение	Ваг., не обслед. для продлен. срока	Курсирует в приг. поездах
ЛВЧД - 1	268	45	2	1	95	38	6	74	3	4
ЛВЧД - 6	41	-	3	1	30	2	-	5	-	-
ЛВЧД - 14	160	-	-	-	85	62	-	-	5	8
ЛВЧ - 4	93	18	-	-	26	30	-	6	13	-
ЛВЧ - 5	54	-	2	-	24	20	1	3	4	-
Всего	616	63	7	2	260	152	7	88	25	12

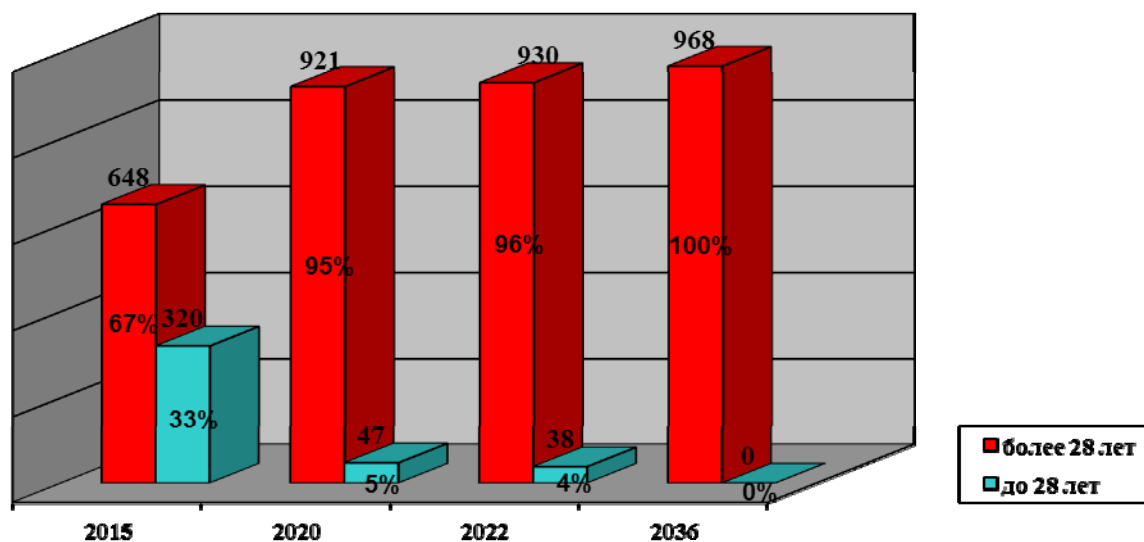


Рис.4. Графический анализ износа подвижного состава

Л и т е р а т у р а

1. Директива Европейского Парламента и Совета 96/48/ЕС от 23.07.1996 про интеграцию трансевропейской скоростной железнодорожной системы // Официальный вестник Европейского Союза, 1996. – Л. 235. – Вып. 39. – С. 6 – 24.
2. Директива Европейского Парламента и Совета 2001/16/ЕС от 19.03.2001 про интеграцию обычной трансевропейской скоростной железнодорожной системы // Официальный вестник Европейского Союза, 2001. – Л. 110. – Вып. 44. – С. 1 – 27.
3. Директива Европейского Парламента и Совета 2004/50/ЕС от 29.04.2004 о внесении изменений в Директивы 96/48/ЕС и 2001/16/ЕС // Официальный вестник Европейского Союза, 2004. – Л. 220. – Вып. 47. – С. 40 – 57.
4. Положение ЕС от 05.07.2006 №1107/2006 о правах пассажиров-инвалидов и пассажиров с ограниченной подвижностью // Официальный вестник Европейского Союза, 2006. – Л. 204. – Вып. 49. – С. 1 – 9.
5. Техническая спецификация интероперабельности относительно лиц с ограниченной подвижностью в обычных трансевропейских и высокоскоростных железнодорожных системах / Решение Европейской Комиссии 2008/164/ЕС от 21.12.2007 // Официальный вестник Европейского Союза. – 2008. – Л. 64. – Вып.51. – С. 72-206.
6. Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» від 21.03.1991. - № 876-XII. – Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. - №21. – Ст. 252.
7. Нестеренко Г. И. Техническая спецификация интероперабельности для перевозки инвалидов и пассажиров с ограниченной подвижностью : Учебное пособие. / Г. И. Нестеренко, П. А. Яновский, С. Л. Литвиненко, Т. Ю. Габриэлова. – К.: Кондор-Издательство, 2013. – 198 с.
8. Закон України «Про транспорт» № 233/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - №51. – Ст. 446.
9. Закон України «Про залізничний транспорт» № 274/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. - №40. – Ст. 183.
10. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19.03.1997 №252. // Офіційний вісник України. – 1997. - №12. – Т. 1. – С. 167.
11. «Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196 із змінами внесеними наказами Міністерства інфраструктури. – К.: Інпрес, 2013. – 168 с.

References

1. Direktiva Evropejskogo Parlamenta i Soveta 96/48/ES ot 23.07.1996 pro integraciju transevropeskoj skorostnoj zheleznodorozhnoj sistemy // Oficial'nyj vestnik Evropejskogo Sojuza, 1996. – L. 235. – Vyp. 39. – S. 6 – 24.
2. Direktiva Evropejskogo Parlamenta i Soveta 2001/16/ES ot 19.03.2001 pro integraciju obychnoj transevropeskoj skorostnoj zheleznodorozhnoj sistemy // Oficial'nyj vestnik Evropejskogo Sojuza, 2001. – L. 110. – Vyp. 44. – S. 1 – 27.
3. Direktiva Evropejskogo Parlamenta i Soveta 2004/50/ES ot 29.04.2004 o vnesenii izmenenij v Direktivy 96/48/ES i 2001/16/ES // Oficial'nyj vestnik Evropejskogo Sojuza, 2004. – L. 220. – Vyp. 47. – S. 40 – 57
4. Polozhenie ES ot 05.07.2006 №1107/2006 o pravah passazhirov-invalidov i passazhirov s ogranichennoj podvizhnost'ju // Oficial'nyj vestnik Evropejskogo Sojuza, 2006. – L. 204. – Vyp. 49. – S. 1 – 9.
5. Tehnicheskaja specifikacija interoperabel'nosti otositel'no lic s ogranichennoj podvizhnost'ju v obychnyh transevropeskih i vysokoskorostnyh zheleznodorozhnyh sistemah / Reshenie Evropejskoj Komissii 2008/164/ES ot 21.12.2007 // Oficial'nyj vestnik Evropejskogo Sojuza. – 2008. – L. 64. – Vyp.51. – S. 72-206.
6. Zakon Ukrai'ny «Pro osnovy social'noi' zahyshhenosti invalidiv v Ukrai'ni» vid 21.03.1991. - № 876-XII. – Vidomosti Verhovnoi' Rady URSR. – 1991. - №21. – St. 252.
7. Nesterenko G. I. Tehnicheskaja specifikacija interoperabel'nosti dlja perevozki invalidov i passazhirov s ogranichennoj podvizhnost'ju : Uchebnoe posobie. / G. I.

- Nesterenko, P. A. Janovskij, S. L. Litvinenko, T. Ju. Gabrijelova. – K.: Kondor-Izdatel'stvo, 2013. – 198 s.
8. Zakon Ukraïny «Pro transport» № 233/94-VR // Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukraïny. – 1994. - №51. – St. 446.
 9. Zakon Ukraïny «Pro zaliznychnyj transport» № 274/96-VR // Vidomosti Verhovnoi' Rady Ukraïny. – 1996. - №40. – St. 183.
 10. Postanova Kabinetu Ministriv Ukraïny «Pro Porjadok obslugovuvannja gromadjan zaliznychnym transportom» vid 19.03.1997 №252. // Oficijnyj visnyk Ukraïny. – 1997. - №12. – T. 1. – S. 167.
 11. «Pravyla perevezennja pasazhyriv, bagazhu, vantazhobagazhu ta poshty zaliznychnym transportom Ukraïny» zatverdzeni Nakazom Ministerstva transportu ta zv'jazku Ukraïny vid 27.12.2006 r. № 1196 iz zminamy vnesenyj nakazamy Ministerstva infrastruktury. – K.: Inpres, 2013. – 168 s.

Нестеренко Г. І., Музикіна С. І., Музикін М. І.
Аналіз наявної системи організації перевезень пасажирів з обмеженими можливостями залізничним транспортом України.

У статті проведено аналіз існуючої системи організації перевезень пасажирів з обмеженими можливостями залізничним транспортом на прикладі Львівської залізниці. У графічному вигляді представлений аналіз використання вагона для інвалідів, аналіз найбільш популярних напрямків пересування інвалідів, аналіз кількості перевезених пасажирів в спеціалізованому пасажирському вагоні для перевезення інвалідів. Крім цього дана технічна характеристика використовуваного пасажирського рухомого складу. Для пасажирів з обмеженими можливостями комфортність проходження між станціями низька, тому що інвентарний парк України побудований за технічними вимогам, які надавав СРСР.

Ключові слова: особа з обмеженою рухливістю; перевезення пасажирів; маршрут прямування поїзда; спеціалізований пасажирський вагон для перевезення інвалідів.

Nesterenko H. I., Muzykina S. I., Muzykin M. I.
Analysis of the existing system of organization of transportation passengers with disabilities by railway transport in Ukraine.

The article analyzes the existing organization of transportation passengers with disabilities by railway transport on the example of Lviv railway. In the graphs presented the analysis of car use for disabled persons, analysis of the most popular areas of movement of persons with disabilities, the analysis of number of passengers carried in a special passenger car for transportation of disabled persons. Also describe the technical characteristics of the passenger rolling stock. For disabled passengers comfortable passage between stations is low, since the Ukrainian car fleet was built on technical requirements, which has provided the Soviet Union.

Keywords: person with reduced mobility; transportation of passengers; route of the train; special passenger car for transportation of disabled persons.

Нестеренко Г. І. – к.т.н., доцент кафедри «Управління експлуатаційною роботою» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ), e-mail: galinamuzykina@rambler.ru.

Музикіна С. І. – к.т.н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ, e-mail: fufei@rambler.ru.

Музикін М. І. – магістр, аспірант кафедри «Безпека життєдіяльності» ДНУЗТ, e-mail: grafmim@rambler.ru.

Рецензент: д.т.н., проф. **Чернецька-Білецька Н.Б.**

Стаття подана 13.03.2016