

Метро — это быстро, надёжно,

комфортно и безопасно

Обеспечение безопасности пассажиров всегда было вопросом номер один для руководства метрополитенов. Безопасность на транспорте — это состояние транспортной системы государства — участника СНГ, позволяющее обеспечивать национальную безопасность в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, удовлетворять национальные интересы в области транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и (или) жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, экономический ущерб при транспортной деятельности (ст. 2 Модельного закона от 31.10.2007 «О безопасности на транспорте», утверждённого на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ).



Вячеслав Курышев,
главный технолог Международной
Ассоциации «Метро»

Основной документ деятельности — Правила технической эксплуатации метрополитенов. Уже в гл. 1 п. 1.1 Правила обязывают работников метрополитена выполнять плановые задания перевозок пассажиров при обеспечении безопасности движения, а, следовательно, и сохранении здоровья и жизни пассажиров. Данное положение неукоснительно и с успехом выполняется всеми метрополитенами, входящими в состав Международной Ассоциации «Метро», и подтверждается безаварийной работой и выполнением графиков движения поездов в пределах 99,7–100,0 %.

Напомню, что в состав Международной Ассоциации «Метро» входят 12 метрополитенов Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Узбекистан, Республики Армения, Азербайджанской Республики, и 13 предприятий. К сожалению, по известным причинам приостановлено сотрудничество с метрополитенами Украины и Грузии.

Совещания специалистов проводятся регулярно. На этих совещаниях происходит обмен опытом работы, находят решения конкретных вопросов эксплуатации.

СОВЕЩАНИЕ В КАЗАНИ

Впервые в сентябре текущего года Дирекция Международной Ассоциации «Метро» совместно с Ространснадзором провела в Казани заседание Совета руководителей

метрополитенов России по вопросам транспортной безопасности.

Совещание вызвало повышенный интерес, в нем приняли участие руководители метрополитенов России, представители Управления транспортной безопасности Ространснадзора, Управления транспортной безопасности Росжелдора, межрегионального территориального Управления Ростехнадзора по Приволжскому федеральному округу, Комитета по транспорту городов Казани и Санкт-Петербурга, Управлений ФСБ, МВД России по Республике Татарстан, Минтранса Республики Татарстан, Исполнительного комитета г. Казани.

По итогам обсуждений участники сформулировали ряд предложений для внесения изменений в законодательство РФ по безопасности на транспорте, в том числе транспортной безопасности. В первую очередь это касается «Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.07.2010 № 1285-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 04.07.2019 № 1460-р), предусматривающей оснащение станций метрополитена техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности. Основным проблемным вопросом в части оснащения объектов метрополитена техническими средствам

обеспечения транспортной безопасности является отсутствие финансирования из федерального бюджета мероприятий на общую сумму 367,7 млн рублей, которые были предусмотрены вторым этапом этой программы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 04.07.2019 № 1460-р.

Одно из предложений, о котором шла речь в ходе совещания, состояло в том, чтобы ходатайствовать перед Правительством Российской Федерации о законодательном или нормативном правовом закреплении обязательного планирования и выделения финансовых средств на расходы по обеспечению безопасности населения на транспорте в годовых бюджетах субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Особое внимание предлагалось обратить на объекты инфраструктуры внеуличного транспорта (в части метрополитена). Кроме того, было предложено обратиться в Правительство Российской Федерации и Минтранс России с просьбой об исключении избыточных норм подзаконных актов по транспортной безопасности и внесении дополнений в части, касающейся транспортной безопасности для пассажиров и работников транспортной безопасности в Федеральный закон от 29.12.2017 № 442-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты

Российской Федерации» и Приказ Минтранса России от 26.10.2018 № 386 «Об утверждении Типовых правил пользования метрополитеном». Среди избыточных норм участниками отмечалась возможность привлечения группы быстрого реагирования на группу объектов; исключения досмотровых мероприятий внутри зоны транспортной безопасности (ЗТБ) между его секторами; уменьшения количества категорий сил транспортной безопасности с 8 до 4; исключения оборудования постоянных КПП, постов на объектах метрополитенов, где персонал пребывает только для устранения неисправностей, профилактики оборудования; исключить обезличенные понятия типа «в произвольном месте», «произвольное время».

Не обошли своим вниманием участники совещания и вопрос выделения на федеральном уровне отдельного функционального класса пожарной опасности для объектов метрополитена. Много вопросов было по совершенствованию законодательства в части допуска оружия в ЗТБ объекта метрополитена. Так, было предложено установить на федеральном уровне во всех законах и подзаконных нормативных актах единые правила по провозу оружия в ЗТБ метрополитена, а также установить

*Вопросы безопасности
на транспорте и транспортной
безопасности в метрополитене
должны решаться комплексно*

выполнимый для субъектов транспортной инфраструктуры Перечень предметов, перечень предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к проносу в ЗТБ.

Важным решением совещания стало решение сформировать на базе Ассоциации «Метро» рабочую группу по транспортной безопасности,

которая будет координировать деятельность российских метрополитенов в этой сфере и представлять интересы метрополитенов в рабочих группах федеральных органов исполнительной

власти при разработке и (или) внесении изменений в нормативные акты, касающиеся транспортной безопасности метрополитенов.

Были и другие предложения, которые Дирекция Международной Ассоциации «Метро» обобщила и направила в Аппарат Правительства Российской Федерации.

ПРОТИВОПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Обеспечивая безопасность на транспорте, в частности на метрополитене, мы создаём среду безопасности метрополитена. Весь этот сложный инженерно-технический комплекс и есть среда безопасности. И чтобы обеспечить безопасность на транспорте, необходимо уделять внимание каждому элементу данной системы. По статистике, в мире до 42 % возгораний приходится на подвижной состав. Принимаются меры по защите технических отсеков вагонов от возгорания, и этот вопрос в целом решён. Но пассажир в вагоне поезда от акта незаконного воздействия в виде поджога на сегодняшний день защиты

не имеет. На рисунке представлена среда безопасности метрополитена.

В период с 2001 по 2012 год в Московском метрополитене проводились разработка и испытания Подсистемы автоматического пожаротушения салонов вагонов тонкораспылённой жидкостью, которая предназначалась для тушения прежде всего пожара класса В в салоне вагона при движении поезда с пассажирами. Подсистема интегрируется в любую модификацию автоматической системы обнаружения и тушения пожара, установленной на подвижном составе, и может быть встроена в вагоны любой серии эксплуатируемого парка без их разборки в условиях электродепо. Подсистема прошла комплексные испытания, сертифицирована и рекомендована к внедрению, получила одобрение межведомственной комиссии и Правительства Москвы. Отдельно в течение двух лет проводились испытания электронных компонентов с извещателями пламени на действующем поезде. За период испытаний не зафиксировано ни одного случая нештатного срабатывания системы. Однако внедрение не состоялось. Почему? По причине отсутствия нормативного требования. И в настоящее время для незаконного вмешательства частью вагона как средства перевозки пассажиров.

Но на сегодняшний день в этом вопросе есть положительные подвижки. В проект межгосударственного стандарта «Подвижной состав метрополитена. Требования пожарной безопасности» наконец-то заложены требования к системе активной противопожарной защиты салона вагона (АУП). Конечно, АУП не может предотвратить сам теракт, но, как показывают испытания, минимизирует его последствия.

На текущий момент Федеральным законом от 22.07.2008 № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» (ФЗ-123) не определён класс функциональной пожарной опасности (ФПО) для метрополитенов, что позволяет надзорным органам МЧС России применять к станциям метрополитена требования как к объектам функционального класса пожарной опасности Ф3 (здания организаций по обслуживанию населения, в том числе: Ф3.3 — вокзалы; Ф5.1 — производственные здания, сооружения, производственные помещения, мастерские, крематории). В ст. 32 ФЗ-123 перечислены классы функциональной пожарной



опасности объекта защиты с примерами наиболее характерных объектов защиты, относящихся к каждому классу. Однако примеры не являются исчерпывающими, а однозначных правил или методик определения класса ФПО не существует. Между тем от правильного определения класса ФПО зависит выбор средств и способов противопожарной защиты.

Например, согласно СП 1.13130 (Свод правил СП 1.13130.2009 системы противопожарной защиты. Эвакуационные пути и выходы), каждому классу ФПО соответствуют собственные пути эвакуации, при этом настоящие своды правил не распространяются на здания и сооружения специального назначения (подземные сооружения метрополитенов).

При этом государственные надзорные органы, проектировщики и владельцы объектов защиты трактуют класс ФПО как им выгодно в той или иной ситуации. Например, относят вестибюли станций метрополитена к классу Ф3.3 — вокзалы, а к остальным служебным помещениям станции применяют общие нормы как к производственному объекту класса Ф5.

В целях устойчивого функционирования метрополитенов России необходимо внесение изменений в ФЗ-123 в части дополнения п. 1 ст. 32 Закона отдельным классом ФПО для внеуличного транспорта, в частности, станции метрополитена (подземные помещения и сооружения метрополитена). Необходимо также предусмотреть корректировку статей ФЗ-123 в части требований, предъявляемых к выделенному классу ФПО для внеуличного транспорта, что позволит сформулировать конкретные требования по обеспечению противопожарной защиты объектов метрополитена.


Как известно, транспортная безопасность — это состояние защищённости ОТИ и ТС от АНВ. Значительная часть мер, осуществляемых по Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте, направлена на обеспечение безопасности ОТИ и ТС от АНВ. В рамках этой программы успешно выполнен большой объём работ, но нигде в тексте программы не упоминается о мероприятиях по пожарной безопасности.

В ст. 205 Уголовного кодекса Российской Федерации даётся чёткое определение террористического акта: «Совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население или создающих опасность гибели человека». Всего четыре случая пожара в метрополитенах мира за последние 120 лет унесли больше человеческих жизней, чем теракты со взрывами.

Жертв, конечно, могло быть меньше, если бы службы сработали грамотнее.

ДОСМОТРОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И СРЕДСТВА ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ

С этими важнейшими техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в региональных метрополитенах на сегодняшний день ситуация острая. Оборудование вырабатывает срок эксплуатации денег пока нет. Правда, сегодня региональным правительством принято решение направить Нижегородскому метрополитену 1,1 млрд рублей на оснащение техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Деньги будут выделяться из бюджета Нижнего Новгорода в 2024 году — 489 млн рублей, в 2025 году — 347 млн рублей.

Кстати, в настоящее время много отечественных компаний выпускают в широком спектре аппаратные и программные средства, которые способствуют решению задач обеспечения безопасности на транспорте. На выставках предлагаются интересные решения, которые пока ещё не находят применения на практике. Но трудность в другом — в комплектующих. Пока ещё не весь элементный ряд, необходимый для современных технических устройств безопасности, производится в России. Эта проблема обострилась с уходом с отечественного рынка иностранных компаний и введением санкций против нашей страны. К сожалению, комплектующие из Китая не всегда отвечают техническим требованиям, а отсюда и конечный продукт получается качеством ниже, чем заявлен. Но я думаю, что эта проблема поправима, и в скором времени наши изготовители смогут предложить на рынке адекватную спросу продукцию. 

Несогласованное производство работ в границах технических и охранных зон метрополитена может привести к возникновению аварийных ситуаций



На рисунке представлена среда безопасности метрополитена

Фото: Сергей Ведешкин, Сергей Киселев / Агентство «Москва»

Продолжение статьи вы сможете прочитать, отсканировав QR-код, или на securityexp.ru 