


Законная уникальность

Для того чтобы обеспечить безопасность Московского центрального кольца, руководство АО «МКЖД» было вынуждено пойти на риск: исходили из опыта и здравого смысла, а не требований закона. Нормативная база по транспортной безопасности не рассчитана на появление уникальных проектов. Оптимальное решение находится на стыке проектировочных, инженерных и эксплуатационных компетенций.

 Текст: Алексей Жигалин, заместитель генерального директора по проектированию Московского центрального кольца (АО «МКЖД»)



гается анализу, оценке уязвимостей, и тут появляется многостраничный документ, требующий выполнения мероприятий.

На момент проектирования МКЦ существовали проблемы: объекты МКЖД не были категорированы и отнесены к объектам транспортной инфраструктуры (ОТИ), а существующее законодательство о транспортной безопасности определяет регламент отнесения объектов к ОТИ, анализ уязвимостей, составление плана мероприятий после их строительства. Таким образом, оснований закладывать эти дорогостоящие мероприятия в бюджет МКЖД не было.

С другой стороны, если их не заложить, то кольцо не смогло бы функционировать без дополнительных затрат. Мы столкнулись с такой коллизией. В конце концов, под ответственность заказчика объекты МКЖД сразу проектировались как объекты транспортной инфраструктуры и предварительно категорировались (термин «предварительное категорирование» определило 29-е постановление правительства).

Отнеся объекты МКЖД к объектам ОТИ, проектировщик, используя свой опыт, предусмотрел комплекс мер безопасности: установление рубежа досмотра, входной контроль (рамки, сканеры) и повышенные требования к техническим средствам обеспечения безопасности.

По сути, система технических средств обеспечения транспортной безопасности та же, что и система противодействия терроризму, поддержания правопорядка на объ-

Федеральный закон 16-ФЗ «О транспортной безопасности» не определяет нормы проектирования, он определяет ответственность балансодержателя за выполнение мероприятий по обеспечению транспортной безопасности. Закон, на мой взгляд, крайне сырой. В нем отсутствует понятная для проектировщика методика проектирования таких объектов,

как транспортно-пересадочные узлы и другие объекты Московского кольца. И появление новых постановлений не меняет ситуацию, так как любое постановление не есть методика проектирования, которая определяет конкретные критерии.

Какой бы ни был хороший проектировщик, какой бы грамотный ни был заказчик — любой построенный объект подвер-

Legal specialness. How to assume safety of Moscow Ring Railway / By Alexey Zhigalin, deputy chief officer for designing of Moscow Ring Railway, Joint-Stock Company «Moscow Ring Railway»

To provide the high level of security for Moscow Ring Railway, its headquarters had to take a risk, because such unique projects were not covered by legislation. Designers had to find ultimate and most effective solutions based on their own experience.



екте: 16-ФЗ возлагает ответственность за нее на балансодержателя инфраструктуры.

У нас 1060 камер на 22 объектах, обследование объектов комиссией вызвало необходимость установить дополнительно 130 камер. Но одно дело 130 камер плюс к 1060. Если бы на стадии проектирования мы не заложили категорирование ОТИ, то сейчас было бы наоборот: было бы 130 камер, а еще на 1060 мы бы как-то изыскивали средства.

Что касается досмотра, то вопросы в ходе приемки объектов возникли весьма вторичные, рамки переставили в другие зоны, и все было принято. Электрички тоже оснащены видеонаблюдением. Силами линейного отдела полиции осуществляется патрулирование поездов, станций и ТПУ. К тому же на остановочных пунктах и ТПУ выставлены посты охраны, которые в том числе контролируют входные зоны.

Вообще, вопрос о транспортной безопасности на МЦК решается комплексно, а ответственность разделена между двумя заказчиками — МКЖД и РЖД. Стоит еще вопрос обеспечения охраны периметра, потому что в рамках города много транзитных проходов. Они сейчас перекрыты в целях обеспечения транспортной безопасности: электрички тихие, скорость движения высокая — к сожалению, уже есть случаи получения травм.

Мало просто закрыть эти транзитные переходы, боюсь, эта мера людей не останавливает — будут ломать, перелезть. Можно сказать, что есть еще вопросы, которые будут решаться в процессе эксплуатации кольца. Таким образом, я считаю, транспортная безопасность обеспечена, но есть вопросы,

Электрички оснащены видеонаблюдением. Силами линейного отдела полиции осуществляется патрулирование поездов, станций и ТПУ

которые уже понятны и которые будут прорабатываться в будущем.

Возвращаясь к теме транспортно-пересадочных узлов, скажу, что, пожалуй, наибольшие трудности вызвало именно проектирование объектов МЦК. Для нас было большим риском: отнесут ли ТПУ к объектам транспортной инфраструктуры, поскольку они нигде, кроме как в Градостроительном кодексе, не фигурируют. В августе 2016 года ТПУ в составе остановочных комплексов отнесли к ОТИ. Вопрос обсуждался на самом высоком уровне с участием мэра Москвы и его заместителей.

ТПУ — это объект, который обеспечивает как выход на платформу, так и транзит пассажиров, он смешанного функционала — одновременно и инфраструктурный объект, и общественная зона. Заказчиком технологической связи ТПУ выступало АО «МКЖД», вопрос обеспечения транспортной безопасности на ТПУ с точки зрения законов был не ясен. К счастью, сейчас он решен.

Технологическая связь с ТПУ (сооружение для перехода пассажиров к месту пересадки) — однозначно передовой объект как с точки зрения Земельного и Градостроительного кодексов, так и с точки зрения конструктивных решений (мост, здание на мосту или здание на ножках).

Еще ряд нюансов возник в связи с пожарной безопасностью. Только сидя с экспертизой за одним столом и прорабатывая каждый вопрос, мы пришли к консенсусу. Пожарная безопасность на ТПУ обеспечивалась, естественно, по специальным техническим условиям, но даже это не решило всех проблем.

Для обеспечения антитеррористической безопасности объекты однозначно проектировались с учетом требований 35-ФЗ «О противодействии терроризму». Однако здесь тоже возникли дополнительные вопросы, поскольку для железнодорожной инфраструктуры одни нормативы, а перевозчиком является Московский метрополитен — и там другие нормативы. Отсюда многие лакуны между законами и подзаконными актами. Данная проблема опять же решалась за счет компетенции заказчика и проектировщика, собирали специализированные группы с привлечением Росжелдора, то есть permanently работали все специалисты, которые компетентны в этих вопросах.

Если ставить вопрос: решена ли проблема безопасности на кольце? Можно сказать, что было много проблем, с которыми столкнулись и решили, и осталось еще много, которые предстоит решить.