

УДК 656.2.08

© Попов В. Л.

— старший преподаватель кафедры
«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Безопасность в метро: проблемы и перспективы

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы по обеспечению безопасности пассажироперевозок в метрополитенах России. На основе анализа мер безопасности в метро, осуществляемых последние восемь лет в соответствии с требованиями Указа Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» и постановления Правительства РФ от 5 апреля 2017 г. № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов», рассмотрены как положительные моменты в обеспечении безопасности граждан, в основном направленные на защищенность от терроризма, так и отрицательные, связанные, как и ранее, с высокой смертностью и травматизмом пассажиров на станциях метро. Приведены причины и условия, повлиявшие на отсутствие комплексного подхода по обеспечению транспортной безопасности в метрополитенах России, а также даны рекомендации, которые могут способствовать ее качественному обеспечению, исходя из того, что жизнь и здоровье каждого отдельно взятого пассажира является наивысшей ценностью правового государства.

Ключевые слова: транспортная безопасность; метро; метрополитен; пассажиры; травматизм; защитные экраны.

© Popov V.

— senior lecturer at the department
«Criminal law, criminal procedure and criminalistics»
of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Metro security: challenges and prospects

Abstract. The article deals with the issues of ensuring the safety of passenger transportation in the metro of Russia. On the basis of the analysis of security measures in the metro, carried out the last eight years in accordance with

the requirements of the presidential Decree of March 31, 2010 № 403 «on the establishment of a comprehensive system of public security in transport» and the Government decree of the Russian Federation of April 5, 2017 No. 410 «On approval of requirements for ensuring transport safety, including requirements to anti-terrorist security of objects (territories), taking into account security levels for different categories of metros», is considered as positive points in the security of citizens, mainly aimed at protection from terrorism and negative, associated, as before, with high mortality and injury of passengers in subway stations. The reasons and conditions that influenced the lack of an integrated approach to transport security in the Russian metro are given, as well as recommendations that can contribute to its quality, based on the fact that the life and health of each individual passenger is the highest value of the rule of law.

Keywords: transport safety; metro; metro; passengers; injuries; protective screens.

Современное развитие и экономическое процветание России немислимо без транспортной инфраструктуры, которая считается одной из наиболее обширных в мире. Особое место в ней занимает метрополитен. И не только потому, что долгое время он считался символом столицы Советского государства и воплощением индустриального подвига русского человека, героический энтузиазм которого позволял создавать и подземную транспортную инфраструктуру, и целые архитектурные ансамбли в виде станций метро, которые и сегодня продолжают удивлять и притягивать туристов. Современное метро в России — это 215 станций в Москве, 67 станций в Санкт-Петербурге, 13 станций в Новосибирске, 10 станций в Казани, 9 станций в Екатеринбурге, 10 станций в Самаре, 14 станций в Нижнем Новгороде и 554 км общего транспортного пути. Доля Московского метрополитена составляет 66%. Если сравнивать с Нью-Йоркским метро, насчитывающим 472 станции и общую длину путей 1355 км, то создается впечатление, что это не так уж и много для России. Но как показывает мировая статистика, по суточному пассажиропотоку только Московский и Пекинский метрополитены занимают лидирующие места. Метро г. Москвы в будние дни перевозит порядка 9 млн пассажиров ежедневно, а ежегодно более 3 млрд, что составляет около 56% от всех пассажироперевозок в городе. Поэтому не удивительно, что сегодняшнее метро становится излюбленным средством передвижения граждан, чему способствуют как быстрота перемещения между станциями, так и экологический характер самого транспорта.

При этом власти г. Москвы отмечают, что метрополитен столицы уже давно работает в условиях значительной перегрузки: в часы пик она достигает 40%. Ежегодно пассажиропоток увеличивается на 2—3%. Такая динамика уже через 5—7 лет, по утверждению мера г. Москвы Сергея Со-

бянина, может привести столичную подземку к транспортному коллапсу, и в первую очередь это относится к станциям кольцевой линии и центра [1]. Схожая картина наблюдается и в метро других городов России. Особенно наиболее загруженными являются в утренние часы станции спальных районов, тогда как в вечерние часы пика загруженность возрастает на пересадочных станциях, в основном центральных.

Принимаемые Правительством Москвы меры, например, по запуску Московского центрального кольца (МЦК), выполняющего функцию дополнительной кольцевой развязки метро, а также строительство к 2020 г. второго кольца метрополитена (третьего пересадочного контура) и новых линий и станций, несомненно решают вопрос по перераспределению пассажиропотока на перегруженных линиях метро, но в то же время за счет снижения нагрузки на наземный транспорт, увеличивают общий пассажиропоток людей в метро. А если учесть тот факт, что метрополитен при специфике используемых в нем инженерно-технических конструкций и особенностей рельсового транспорта является сам по себе местом повышенной опасности, что закреплено в общих положениях правил пользования метрополитенами в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске и др., то естественно напрашивается вопрос: какие планируются и проводятся мероприятия по обеспечению безопасности жизни и здоровья пассажиров в метрополитене.

Обычно данный вопрос поднимается и обсуждается на уровне общественности лишь в тех случаях, когда происходит чрезвычайное происшествие (ЧП) с множественными жертвами, как в случае с пожаром в торговом комплексе «Зимняя вишня» в г. Кемерово, вызвавшем большой общественный резонанс, отражаемый в средствах массовой информации. Несомненно, тогда проводятся проверки и расследования, выясняются причины, повлекшие нарушения, наказываются виновные, намечаются пути и сроки по устранению и профилактике подобных ситуаций. Через некоторое время все стабилизируется и поднимаемые проблемы безопасности граждан затихают, и так до следующего крупного ЧП.

Изучив официальную статистику подобных резонансных случаев на примере Московского метрополитена с 1974 г. (по более раннему периоду в свободном доступе информации нет), становится ясно, что аварии техногенного характера не так уж и часто происходят в метро, всего 27 за 43 года. Это были пожары в тоннеле и вагонах, сбои электроснабжения, неисправности эскалатора, сход поездов с рельсов и повреждения конструкций тоннеля плывунами. При этом в двух из вышеуказанных случаев были множественные человеческие жертвы. 17 февраля 1982 г. из-за поломки эскалатора на станции «Авиамоторная» погибло 8 человек и ранено 30. 15 июля 2014 г. из-за схода состава на скорости 70 км/час с рельсов, следовавшего по Арбатско-Покровской линии от станции «Парк Победы» до станции «Славянский бульвар», погибло 24 человека и ранено 255. Более худшая ситуация обстоит и обстоит с террористическими актами. За ис-

торию Московского метрополитена их было совершено восемь. Первый — 8 января 1977 г. в поезде метро между станциями «Измайловская» и «Первомайская» и два последних — 29 марта 2010 г. в поезде на станциях метро «Лубянка» и «Парк культуры». Общее количество жертв восьми терактов составило 100 человек убитыми и 437 ранеными. В апреле 2017 г. в Санкт-Петербурге на перегоне метро между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт» произошел очередной теракт, в котором пострадало 103 человека, 16 из которых погибло, в том числе предполагаемый исполнитель взрыва.

Несомненно, как показывает статистика, не только в России, но и за рубежом метро является излюбленным местом террора, так как с учетом замкнутости пространства и скопления большого количества людей достигается максимальный эффект взрыва и возникновение за ним последующего транспортного коллапса вследствие нарушения работы метро и возросшей нагрузки на наземный транспорт, который не может справиться с увеличенным пассажиропотоком и вызывает тем самым массовые недовольства граждан и в первую очередь власть.

Поэтому не удивительно, что на фоне объявленной войны России с запрещенными террористическими организациями и нестабильности геополитических отношений усилия государственной власти в большей степени направлены на обеспечение транспортной безопасности по борьбе с терроризмом и преступлениями, которых только по зарегистрированным учетам полиции г. Москвы насчитывается порядка 2000 эпизодов ежегодно [2].

Как было сказано выше, в соответствии с Указом президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403, явившегося реакцией власти на совершенные теракты в Московском метрополитене 29 марта 2010 г., был разработан комплекс мер для предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов, который был в последующем закреплен в постановлении Правительства РФ от 5 апреля 2017 г. № 410. За восемь лет после подписания Указа Президента РФ власти рапортуют, что современное метро в России включает целый комплекс средств и мер по обеспечению безопасности пассажиров. Это появившиеся досмотровые зоны, оснащенные рамочными металлодетекторами, взрывозащитные контейнеры, обнаружители следов взрывчатых веществ, аппаратура радиационного контроля и просвечивающие установки, которые пусть и выборочно, но каждый месяц позволяют выявить у пассажиров около 2,1 тыс. рискованных предметов, большую часть которых составляют колюще-режущие предметы. За безопасностью метро введен многоуровневый контроль. Теперь за проверку конкретного участка в метро отвечает не только мастер и бригадир, но и начальник смены, начальники дистанций и подразделений. Когда заканчивается движение поездов, все службы ежедневно проверяют работу всех систем, включая рельсы, пути, подвижной состав, системы пожаротушения и т.д.

В Москве в здании бывшего кинотеатра «Ереван» на Дмитровском шоссе в феврале 2017 г. был открыт Центр обеспечения транспортной безопасности метро, куда стекается вся информация с 17 тыс. «умных» видеокамер, установленных в вестибюлях станций, поездах, на платформах, эскалаторах, а также в электродепо и даже в вентиляционных шахтах. Их главное отличие в том, что они не просто фиксируют происходящее, но и автоматически распознают нестандартные ситуации и оповещают о бесхозных предметах, подозрительных пассажирах и упавших на рельсы людях. Под каждую нештатную ситуацию в центре разработаны определенные алгоритмы, которые позволили сократить время реагирования на нештатные ситуации в 10 раз быстрее. На базе данного центра, как сообщил мэр столицы Сергей Собянин, в скором времени будет построен и создан Единый диспетчерский центр всего метрополитена [3], на что выделяются немалые деньги. Если верить сайту госзакупок, то стоимость работ по договору Московского метрополитена с ФГУП «СВЭКО» ФСО России, заключенному в конце ноября 2015 г. на поставку оборудования, строительно-монтажные и пусконаладочные работы по созданию «Системы интеллектуального видеонаблюдения категорированных объектов Московского метрополитена», составляет 3,7 млрд руб. [7] А на развитие безопасности Санкт-Петербургского метрополитена, как сообщил губернатор Петербурга Георгий Полтавченко, с 2010 г. истрачено 2,4 млрд руб., в том числе 228 млн руб. из петербургского бюджета [4].

Создается впечатление, что безопасность жизни и здоровья пассажиров в Российском метрополитене за последние семь лет поднята на столь высокий уровень, что не допускает какой либо критики в свой адрес.

Но так ли это? Прокурор Московского метрополитена Александр Рыбак в интервью M24.ru рассказал, что ежегодно в метро в 50—70 случаях фиксируются сбои работы по отдельным веткам, в большинстве вызванные самоубийцами, которые бросаются под поезда. Когда человек оказывается под поездом, то шансов выжить у него практически нет. Поэтому не удивительно, что каждый подобный случай следственно-оперативной группой расценивается как суицид. Тем более что не всегда камеры наблюдения способны запечатлеть реальную картину происшествия, особенно в часы пик, когда наблюдаются массовые скопления у края платформы (фото 1).



Фото 1. Нередкая картина в часы пик Московского метро

К тому же, как можно понять по видеозаписи, что человек просто потерял сознание, а не умышленно попал под проходящий поезд. Подробной статистики в СМИ по таким случаям найти невозможно. Согласно официальным сведениям Департамента здравоохранения Москвы, опубликованным в СМИ в 2007 г., врачебные бригады скорой помощи выезжали в столичный метрополитен 989 раз. В 2008 г. число таких выездов увеличилось до 1568. За первое полугодие 2009 г. в метро пострадали 745 человек [5]. Есть и отдельные публикации в СМИ о людях, оказывающихся на путях перед движущимся поездом, чаще в виде краткой сводки, например:

- 31 марта 2018 г. в столице произошел очередной несчастный случай в подземке. На станции метрополитена «Красные ворота» Сокольнической линии на рельсы упал мужчина, передает РИА Новости. Он погиб на месте.

- 8 апреля 2018 г. движение на участке серой ветки метро остановлено из-за падения женщины на станции «Менделеевской». Пассажирка упала на пути перед прибытием поезда на станцию, в результате чего погибла.

Не менее важны в таких ситуациях и воспоминания очевидцев. Вот, например, несколько цитат, высказанных свидетелями по ЧП, вызванному падением на рельсы на станции «Проспект космонавтов» Екатеринбургского метрополитена 16-летней девушки, которой отрезало стопы ног:

- «Мне кажется, ее толкнули. Когда под поезд собираются бросаться — не берут с собой сумочку. Ехала бедняжка по своим делам. И когда ее достали, она точно в сознании была...».

- «Самое жуткое было, когда она еще была под поездом и кричала».

- «И ничего это не самоубийство, ее реально поджали все эти, которым обязательно нужно сесть на 14 минут».

Один из резонансных случаев произошел в питерской подземке 10 марта 2008 г. 19-летняя студентка Вика Соколова вышла из вагона, качнулась и, попробовав удержаться за пассажирку в светлой куртке, которая отстранилась, рухнула на рельсы между вагонами стоящего поезда. Спасти девушку, у которой, судя по всему, закружилась голова, было реально. От ее падения до того момента, когда поезд тронулся, прошло целых 12 се-

кунд. Та самая девушка в светлой куртке, за которую пыталась ухватиться Вика, а также ее подруга стояли рядом, когда студентка упала на рельсы. Можно было забежать в вагон и дернуть стоп-кран. Придержать дверь, чтобы поезд не тронулся. Что сделали девушки? Просто стояли и смотрели на то место, куда упала Вика. И вызвано это было не равнодушием, просто они не были готовы к сложившейся экстремальной ситуации и не знали, куда бежать и что делать.

И подобные случаи не единичны, страдают обычно больные, пожилые люди, а также дети и те, кто пренебрегает правилами безопасности, подходя близко к краю платформы. Подобные случаи могут носить и криминальный характер, ведь столкнуть человека проще простого, особенно в давке. И найти виновника в подобной ситуации практически нереально, особенно по горячим следам.

В 2009 г. Генеральная прокуратура РФ по результатам проведенных проверок метрополитенов в связи с высокой смертностью и травматизмом пассажиров установила, что метрополитены не в полной мере выполняют возложенную на них законодательством обязанность по предоставлению пассажирам безопасных услуг, указав, что станции подземок нуждаются в серьезной доработке в плане оборудования инженерно-техническими средствами безопасности, а именно установкой между краем платформы и подвижным составом защитных барьеров, как это сделано в развитых странах Европы, Китая, Японии и т.д. Соответствующее предложение было направлено Министру транспорта РФ. Однако, как отмечали СМИ в конце 2009 г., претензии были признаны необоснованными. В феврале того же года Мосгорсуд счел, что законы о защите прав потребителей и о транспортной безопасности, указанные в иске прокуратуры, не содержат норм, обязывающих метрополитен оборудовать платформы перегородами. Кроме того, было указано, что многие станции метро (45 из 215) являются памятниками истории и архитектуры, имеют соответствующий статус и любые изменения в их внешнем облике недопустимы. С 2012 г. ситуация, казалось, стала меняться к лучшему, так как на центральном телевидении и в прессе появилась информация о том, что новые станции метро «Хорошевская», «Нижняя Масловка», «Петровский парк» и «Ходынское поле», запланированные к пуску в 2018 г., будут оборудованы раздвижными защитными экранами. Более того, на сайтах московского метрополитена и градостроительства г. Москвы появились изображения данных станций с защитными экранами (фото 2). Но на момент их запуска (фото 3) защитные экраны, о которых так много говорилось и писалось в СМИ, почему-то исчезли.



Фото 2. Проекты станций метро «Петровский парк» и «Хорошевское» с установленными защитными экранами для безопасности граждан, ранее опубликованные на сайте московского метрополитена

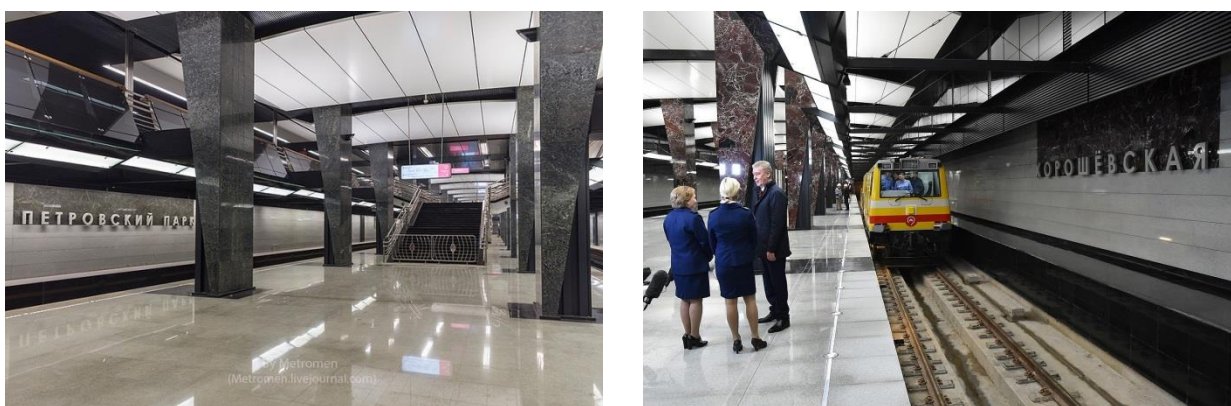


Фото 3. Запущенные станции метро «Петровский парк» и «Хорошевское» без защитных экранов для безопасности пассажиров

Вызывает недоумение, что столичные власти сделали свой выбор не в пользу безопасности граждан.

Депутат Госдумы В. П. Войтенко, активно занимающийся вопросами транспортной безопасности, еще в 2010 г. отмечал, что не может быть выборочной безопасности. «Общество интересуется абсолютная безопасность при пользовании транспортными услугами, а не только защищенность от терроризма» [6]. И доводы о том, что процент несчастных случаев в метрополитене по сравнению с происшествиями на дорогах, как обычно сравнивают с авиакатастрофами, просто не уместен, так как, исходя из норм морали и Конституции РФ, каждая человеческая жизнь бесценна.

Удивительно и то, что большинство пассажиров метро не знают примитивных методов обеспечения своей безопасности и других граждан в случае падения на рельсы, а также где и каким образом подается сигнал тревоги ответственным лицам по станции метро. Подтверждают это видеокадры несчастных случаев в метро, когда попавший на рельсы человек, вместо того, чтобы лечь в углубленный проем между рельсами, специально спроектированный для этих случаев, прыгает вправо, пытаясь избежать столкновения с поездом, но натывается на контактный рельс и погибает от электрического удара. Погибают от контактного рельса и тогда,

когда наступают на него, пытаясь самостоятельно вылезти из ямы. Возможно, срабатывает и психологический фактор, когда на тебя несется поезд, тяжело осознать тот факт, что надо лечь под поезд и тем самым спастись. К тому же в часы пик интервалы следования поездов метро составляют 1—2 минуты, поэтому на принятие решения требуются секунды. Если человек психологически не готов, он совершает ошибку, нередко плачевную. Не зря в армии есть такое упражнение для новобранцев, как обкатка танком, это когда солдат прячется в окопе под проезжающей многотонной машиной, чтобы снять психологический барьер страха. И не всегда это получается с первого раза.

Конечно же, такого рода тренировки с пассажирами проводить не надо. Для этого есть другие способы и методы, а в частности, на станциях метро должна присутствовать наглядная агитация по мерам безопасности пассажиров, расположенная на видных участках вестибюлей и в вагонах подвижного состава. При этом не только в виде картинок, но и в виде сценических короткометражных роликов с экранов телевизоров, установленных в вагонах метро. И лишь тогда, когда эта информация отложится на уровне подсознания каждого человека, он сможет в стрессовой ситуации принять быстрое и правильное решение.

Сейчас такой наглядности в метро нет, и мы получаем то, что получаем.

А знать надо следующее. Если вы упали на рельсы, то необходимо определить, с какой стороны пойдет поезд. Это нужно сделать быстро. В качестве ориентира можно использовать электронное табло с красными цифрами, на котором отображается время. Это и будет началом станции, куда следует двигаться, избегая левой части путей, где находится контактный рельс, — вас просто убьет током. Если вы видите, что приближается поезд, то убегать от него не надо. Нужно всего лишь лечь в углубление между стенками путей так, чтобы голова и другие органы были не выше верхней линии желоба, а руки находились вдоль тела (фото 4). Лучше лечь на живот. Свободную одежду (полы, капюшон, шарф и т.п.) необходимо подобрать под себя, чтобы их не зацепило поездом. И в дальнейшем ожидать помощи, помня о том, что только спокойствие и контроль над собой могут гарантировать жизнь.



Фото 4. Мера безопасности для избегания наезда электропоезда

Понятно, что вопросы безопасности в метрополитенах — это большой и сложный комплекс проблем и решить их за короткий промежуток времени невозможно. Но если и не начинать выяснять и решать их сейчас в полном объеме, а попытаться забыть и умолчать, или найти доводы препятствующие их осуществлению, то в дальнейшем мы можем получить более худшую ситуацию, которую все равно придется разрешать, но с большими жертвами.

Литература

1. Зачем мы строим метро / Комплекс гидростроительной политики и строительства города Москвы // URL: <https://stroi.mos.ru/metro/kak-stroyat-metro/zachem-my-stroim-metro> (дата обращения: 4 июня 2018 г.).
2. Попов, В. Л. «Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры» // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 11 (11).
3. Пороценко, Л. Н. Собянин открыл Центр обеспечения безопасности метро // Российская газета. — 2017. — Столичный выпуск № 7192 (26) // URL: <https://rg.ru/2017/02/06/reg-cfo/sobianin-otkryl-centr-obespecheniia-bezopasnosti-metro.html> (дата обращения: 4 июня 2018 г.).
4. С 2010 года на безопасность в петербургском метро потратили 2,4 миллиарда // Аргументы и факты. — Петербург. — 2017. 21 апреля // URL: http://www.spb.aif.ru/city/event/s_2010_goda_na_bezopasnost_v_peterburgskom_metro_potratili_2_4_milliarda (дата обращения: 4 июня 2018 г.).
5. Миронов, Н. Н. Будь осторожен, всяк в метро входящий! // Комсомольская правда. — 2010. 30 сентября // URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/24567.4/739777/> (дата обращения: 4 июня 2018 г.).
6. Войтенко, В. П. Совершенствование законодательства в сфере транспортной безопасности // Национальный журнал-каталог «Транспортная безопасность и технологии». — 2010. — № 1. — С. 13—15.
7. Степанова, Е. С. Сколько стоит смерть в метро: на системы безопасности потратили почти миллиард // Московский комсомолец. — 2017. — 5 апреля // URL: <http://www.mk.ru/daily/newspaper/2017/4/5/> (дата обращения: 4 июня 2018 г.).

Literature

1. Why do we build the metro / Complex of hydro-building policy and construction of the city of Moscow // URL: <https://stroi.mos.ru/metro/kak-stroyat-metro/zachem-my-stroim-metro> (accessed 4 June 2018).
2. Popov, V. L. «ensuring safety in the operation of facilities of the TRANSPORT infrastructure» // Transport law and security. — 2016. — № 11 (11).
3. Porosenko, L. N. Sobyenin opened the security Center subway // the Russian newspaper. — 2017. — Capital issue № 7192 (26) // URL: <https://rg.ru/2017/02/06/reg-cfo/sobianin-otkryl-centr-obespecheniia-bezopasnosti-metro.html> (accessed 4 June 2018).
4. Since 2010, 2.4 billion have been spent on security in the St. Petersburg metro // Arguments and facts. — Petersburg. — 2017. April 21, // URL: http://www.spb.aif.ru/city/event/s_2010_goda_na_bezopasnost_v_peterburgskom_metro_potratili_2_4_milliarda (accessed: June 4, 2018).

5. Mironov, N. N. Be careful, everyone on the subway is coming! // Komsomolskaya Pravda. — 2010. September 30, / / URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/24567.4/739777/> (accessed: June 4, 2018).

6. Voitenko, V. P. Improvement of legislation in the field of transport security / / national journal-catalog «Transport security and technology». — 2010. — № 1. — P. 13—15.

7. Stepanova, E. S. how much does death cost in the subway: almost a billion was spent on security systems // Moskovsky Komsomolets. — 2017. — April 5 / / URL: <http://www.mk.EN/daily/newspaper/2017/4/5/> (accessed 4 June 2018).