



Специфика проектирования ОТИ железнодорожного транспорта



Андрей СОКОЛОВ,
руководитель проекта – комплексный
главный инженер проекта
АО «Ленпромтранспроект»



НАИБОЛЬШИЕ ТРУДНОСТИ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЧАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗНИКАЮТ В ОТНОШЕНИИ ПРОМЕЖУТОЧНЫХ СТАНЦИЙ И ОБЪЕКТОВ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ.

К промежуточным железнодорожным станциям относятся такие объекты транспортной инфраструктуры (ОТИ) железнодорожного транспорта, как разъезды и обгонные пункты. К объектам двойного назначения – совмещенные мосты для одновременного движения различных видов транспорта, например автодорожный и железнодорожный мост.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ СТАНЦИИ
Промежуточные станции не отражены в приказе Министерства транспорта Российской Федерации от 23.07.2014 № 196 «Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта» как не подлежащие категорированию. Соответственно, данным объектам при-

сваивается категория по транспортной безопасности (ТБ).

Согласно п. 4 Постановления Правительства Российской Федерации от 23.01.2016 № 29 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства и требований по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и отнесенных в соответствии с земельным законодательством Российской Федерации к охраняемым зонам земель транспорта, и о внесении изменений в Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их со-

держанию» (Постановление № 29) застройщик ОТИ по согласованию с компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) устанавливает предварительную категорию строящегося ОТИ.

Предварительное категорирование осуществляется на основании критериев, указанных в приказе Министерства транспорта Российской Федерации от 21.02.2011 № 2 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности». Для удобства дальнейшего согласования компетентным органом в области ОТБ на сайте Росжелдора представлена форма для внесения параметров ОТИ, которая после заполнения направляется застройщиком на согласование в Росжелдор. Как показывает практика, чаще всего данным объектам присваивается 4-я категория по ТБ.

свободного доступа, технологическом и перевозочном секторах зоны ТБ. Кроме того, используются технические средства, обеспечивающие передачу данных с системы видеонаблюдения в соответствии с порядком передачи данных; хранение в электронном виде данных с ИТСОТБ, обладающих для этого необходимыми конструктивными особенностями, в течение не менее 30 суток; выявление нарушителя в режиме реального времени на критических элементах ОТИ.

В случае с видеоприложением вопросов не возникает: есть КПП, осуществляется видеоприложение физических лиц и автотранспорта в зависимости от типа КПП. Ситуация с видеомониторингом сложнее. Если на станциях не осуществляется пассажирское движение, соответственно, отсутствует перевозочный сектор ТБ, есть только технологический сектор ТБ, и находится он зачастую в труднодоступных местах. Технологический



Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 26.04.2017 № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» (Постановление № 495) данная категория ОТИ оснащается инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТБ). К ним относятся средства, осуществляющие видеоприложение объектов видеонаблюдения при их перемещении через КПП (посты) на границах зоны ТБ и ее части, а также на критических элементах ОТИ (на железнодорожном вокзале); видеомониторинг в секторе

сектор определяется по пикетам входных светофоров, в результате формируется достаточно протяженный объект для видеомониторинга.

Видеомониторинг можно осуществлять с помощью различного количества средств видеонаблюдения – нормативными документами этот вопрос не регламентируется. Проектным организациям приходится каждый раз обосновывать объем технических средств перед заказчиком. При этом стоимость строительно-монтажных работ (СМР) по ИТСОТБ будет сравнима со стоимостью СМР по путевой части с учетом затрат на серверное оборудование.

Для выхода из подобной ситуации необходимо внести уточнения в нормативную документацию, в частности в Постановление № 495 по выбору границ технологического сектора и требований к организации видеомониторинга.



По информации от Росжелдора, готовится проект документа, исключаяющего разъезды и обгонные пункты из списка категоризируемых объектов. В связи с этим возникают вопросы о влиянии данного документа после его принятия на уже категоризированные объекты, в частности проектируемые.

ОБЪЕКТЫ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Внимания заслуживает и такой объект, как совмещенный автомобильный и железнодорожный мост. Застройщиками подобных объектов могут выступать различные организации: в части железнодорожного моста и эстакад – застройщик от железной дороги, в части автомобильных эстакад – дирекция дорожного хозяйства.

Необходимо отметить следующие вопросы, с которыми сталкиваются проектировщики:

- распределение зон ответственности между застройщиком железнодорожных объектов и дирекцией дорожного хозяйства;

- действия группы быстрого реагирования в случае срабатывания ИТСОТБ или осуществления акта незаконного вмешательства (АНВ) на критических элементах моста;

- возможность объединения автомобильного и железнодорожного зданий пункта управления обеспечением транспортной безопасности (ПУОТБ) в единое здание на балансе железной дороги.

Специалисты АО «Ленпромтранс-проект» предлагают такое решение: в целях распределения ответственности между застройщиками производить категоризацию автомобильной и железнодорожной частей моста с учетом соответствующих эстакад отдельно.

Непосредственное реагирование на срабатывание ИТСОТБ мостового перехода, включая его критические элементы и железнодорожные эстакады, целесообразно поручать силам ОТБ, специализирующимся на ОТБ железнодорожных объектов, так как

на таких ОТБ необходимо осуществлять также и охрану. А реагирование сил ОТБ автомобильной части осуществляется по срабатываниям ИТСОТБ на автомобильных эстакадах и автомобильном полотне мостового перехода.

Объединение автомобильного и железнодорожного ПУОТБ в единое здание усложняет распределение балансовой принадлежности и распределение эксплуатационных затрат между застройщиками после сдачи объекта, что явилось причиной отказа от данного решения.

ПЕРИОД СТРОИТЕЛЬСТВА

Оснащение объекта на период строительства регламентируется Постановлением № 29. Застройщик обязан организовать на строящемся ОТБ следующие мероприятия: досмотр в целях ОТБ, пропускной и внутриобъектовый режимы, мероприятия по защите от АНВ, учитывающие особенности строительства отдельных ОТБ, предусмотренные законодательством РФ.

На небольших ОТБ стоимость мероприятий по установке КПП, ограждения и затраты на привлечение сил ОТБ к организации досмотра, как правило, вписывается в стоимость временных зданий и сооружений (ВЗиС). В проектной документации достаточно ссылки на Постановление № 29, без разработки отдельного тома проектной документации с решениями по ТБ, при этом расположение заборов, КПП будет соответствовать решениям, предусмотренным проектом организации строительства.

По крупным объектам из-за большой площади строительных площадок, нескольких въездов на стройплощадки для обеспечения внутриобъектового режима и реагирования на АНВ необходимо предусматривать систему видеонаблюдения, устанавливать несколько КПП, что в значительной степени повысит затраты на привлечение сил ОТБ, осуществляющих досмотр и реагирование. В данном случае необходима разработка отдельного тома проектной документации на организацию данных мероприятий. Для застройщика это становится существенной статьей расходов. Но так как мероприятия относятся к периоду строительства, оплата работ включается в статью расходов по ВЗиС. Кроме того, возникает вопрос о затратах на проведение проектно-исследовательских работ. Экспертиза может исключить данные затраты, так как по сути они относятся к проекту организации строительства. 

По информации от Росжелдора, готовится проект документа, исключаяющего разъезды и обгонные пункты из списка категоризируемых объектов

