

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ВОКЗАЛАХ

С. В. ЗАВЬЯЛОВА

*Нижегородский филиал Самарского государственного университета путей сообщения,
Российская Федерация*

Транспортная безопасность для пассажиров начинается с вокзала.

В настоящее время вокзалы России с целью транспортной безопасности оснащены оборудованием: стационарными рентгеновскими установками конвейерного типа, стационарными рентгеновскими установками для обследования пассажиров, стационарными многозонными металлодетекторами, аппаратурой радиационного контроля, аппаратурой обнаружения паров и следов ВВ, ручными металлообнаружителями, взрывозащитными контейнерами, системами подавления радиолиний управления взрывными устройствами. С 2011 г. на объектах Дирекции железнодорожных вокзалов установлено:

- порядка 600 рентгеновских установок конвейерного типа;
- 1500 многозонных металлодетекторов;
- 280 комплектов аппаратуры обнаружения паров ВВ;
- более 200 комплектов аппаратуры радиационного контроля;
- порядка 19 тыс. видеокамер.

Стационарными рентгеновскими установками конвейерного типа оборудованы 122 вокзала страны [1].

Перечисленное оборудование, несомненно, может обезопасить пассажиров, но и приносит много неудобств. В первую очередь, это связано с проверкой багажа, который необходимо каждый раз укладывать на рентгеновскую установку конвейерного типа, что может создавать очередь в условиях, когда пассажир спешит на объявленный по расписанию поезд. Размер багажа пассажира бывает различным по весу, поэтому приходится его поднимать на транспортер при входе в вокзал и выходе из него. В условиях распространения эпидемий, новых вирусных инфекций, когда вирус может находиться на поверхности продолжительное время, нет гарантии, что установка для проверки багажа чистая, так как большой поток людей проходит через вокзальные установки конвейерного типа. При входе на вокзал пассажиров проверяет стационарная рентгеновская установка, которая тоже создает определенные неудобства. Пассажирам приходится выкладывать из карманов ключи, телефоны, что тоже может приводить к возникновению очередей и где гарантия, что для организма человека эта установка небезопасна.

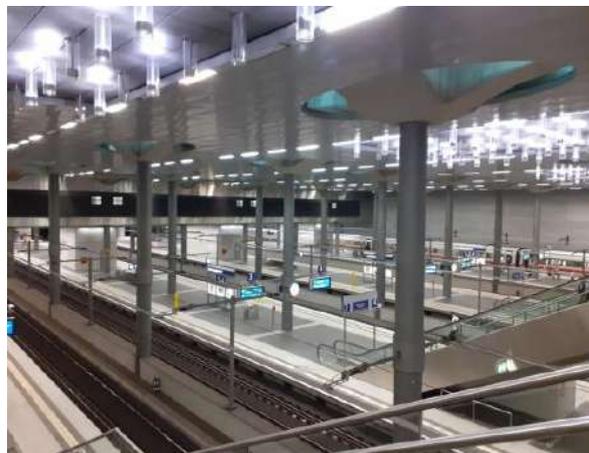
В настоящее время осуществляется реконструкция вокзалов, но определенные неудобства сохраняются. Во первых, нет лифтов на всех платформах, если они и есть, то предназначены только для инвалидов и пассажиров с ограниченными возможностями. Прибывает поезд, необходимо выйти в город, огромный поток людей устремляется к подземным переходам, которые не так широки, возникает столпотворение. Перед посадкой на поезд пассажирам приходится стоять и смотреть на общее табло, думая: «С какой платформы пойдет электропоезд?». После появления на табло нужной информации о своей поездке все пассажиры устремляются к указанной платформе, чтобы занять место, так как пускают электропоезд с минимумом вагонов, к примеру, четыре, а не шесть. Значительно лучше бы было, если пассажир заранее знал, с какой платформы будет отправляться электропоезд.

Для примера можно привести Главный вокзал Берлина, построенный по проекту известного современного немецкого архитектора Мейнхарда фон Геркана в непосредственной близости от нового квартала правительственных офисов рядом со зданием Рейхстага (рисунок 1). На Главном вокзале Берлина отводится важная роль организации высокоскоростного движения из немецкой столицы в разные концы страны и за рубеж. Вокзал был открыт в мае 2006 г. и выдержал первое испытание массовыми перевозками во время проведения в Германии чемпионата мира по футболу. Все пространство вокзала, организованное на трех уровнях, перекрыто несколькими застекленными крышами. На нижнем (подземном) уровне находятся платформы и приемно-отправочные пути поездов

высокоскоростных, региональных и городской железной дороги направления Север-Юг. На подходе к вокзалу пути этого направления проложены в тоннелях под центральной частью города. На среднем уровне вокзала (дневная поверхность) находятся распределительные залы, входы в вокзал с привокзальной площади и остановок общественного транспорта. Верхний уровень – поднятые на эстакаду пассажирские платформы и пути поездов высокоскоростных, региональных и городской железной дороги направления Восток-Запад [2].



Верхний уровень



Нижний подземный уровень

Рисунок 1 – Главный вокзал Берлина

На Главном вокзале Берлина отсутствуют скопления пассажиров во время ожидания скорых и электропоездов. Пассажиры во время пересадки для поездки по своему маршруту далее быстро перемещаются с одной стороны платформы на другую сторону этой же платформы, где их ожидает поезд для дальнейшего следования. Расписание движения поездов сконструировано так, что пассажирам не приходится терять время на ожидание. Площадка поезда и платформа находятся на одном уровне, что облегчает поездку пассажирам, им не нужно прыгать, поднимать и переносить багаж. Движение поездов следует четко по расписанию. При опоздании поезда в табло на перроне появляется видеoinформация для пассажира, нет необходимости в звуковом оповещении и прислушивании к нему. Контролеры приветливы, одеты в форму, с собой носят небольшой багажный чемоданчик на колесах для питания и всего необходимого. Лифты, эскалаторы предусмотрены на каждой платформе для любого желающего ими воспользоваться. Расписание в витринах выставлено на перроне, везде имеются указатели и часы, интеллектуальная система проверки багажа не напрягает пассажиров, не создает сутолоку и толпу, что позволяет свободно передвигаться по территории вокзала без очередей и контроля багажа на транспортерах. Иностранец может свободно ориентироваться в расписании и указателях. Повсюду наблюдается чистота и порядок: шпалы и перроны моются специальными средствами. Старые вокзалы сохраняются, не сносятся, а лишь дополняются комфортабельностью. Пассажир заранее знает время, путь, платформу своего поезда: вся информация об этом указывается в билете. Вокзалы Германии обустроены для пассажира, его блага, комфорта и безопасности.

Возможно, для безопасности пассажира следует начинать использовать интеллектуальную систему и на вокзалах России, которая позволит повысить комфортность пребывания и надежность для населения, так как вокзалы – достаточно огромное скопление людей практически каждый день. Использовать интеллектуальную систему, которая будет сразу опознавать человека при входе на территорию вокзала.

Список литературы

- 1 **Артемов, А.** Обеспечение транспортной безопасности вокзальных комплексов [Электронный ресурс] / А. Артемов. – Режим доступа : <http://secuteck.ru/articles/obespechenie...bezopas>. – Дата доступа : 07.09.2020.
- 2 **Киселёв, В. П.** Вокзалы высоко скоростных железнодорожных магистралей: традиции и новаторство / В. П. Киселёв // Железнодорожный транспорт. – 2014. – № 8. – С. 62–63.