



Интервью руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК России О. Тушмалова агентству "Интерфакс"



Ежедневно в Центральной России на железной дороге гибнет три человека

Глава Московского межрегионального следственного управления на транспорте СКР Олег Тушмалов рассказал "Интерфаксу" о мерах по предупреждению смертности и травматизма на железной дороге

- В последние годы существенно участились случаи гибели людей под колесами железнодорожного транспорта. О причинах этой тенденции и путях решения проблемы рассказал "Интерфаксу" глава Московского межрегионального следственного управления на



транспорте Следственного комитета России Олег Тушмалов.

- Олег Николаевич, в последнее время всё чаще мы слышим об увеличении количества случаев гибели и травмирования людей на железной дороге: тут и случаи зажатия пассажиров дверями, заканчивающиеся инвалидностью и смертью, и наезды поездов на пешеходов, и трагедии "зацеперов". Но в целом картина не ясна: насколько, например, травматизм на железной дороге сравним с дорожно-транспортными происшествиями?

- Тогда начнём с цифр. В 2012 году на территории оперативного обслуживания Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ (а это — почти вся Центральная Россия) зарегистрировано 1977 случаев травмирования граждан железнодорожным транспортом. Для сравнения: в 2011 году таких случаев зарегистрировано 1579, в 2010 — 1676. Из этого числа в 2012 году погибло 1236 человек, в 2011 — 1108, в 2010 — 1182.

Особую тревогу вызывает рост числа травмирования несовершеннолетних и малолетних. В 2012 году только в Москве и Московской области пострадали 69 несовершеннолетних, 41 человек из них погиб. Наступивший 2013 год уже отметился ростом детского травматизма: только в январе-феврале зарегистрировано уже 10 подобных случаев, семь детей и подростков погибли. Для сравнения: за январь-февраль 2012 года было зарегистрировано четыре подобных факта.

То есть цифры говорят сами за себя: ежедневно в Центральной России на железной дороге гибнет три-четыре человека, ещё два-три получают травмы, в основном — тяжёлые. И практически каждую неделю гибнет ребёнок.

Это, конечно же, меньше, чем пострадавших в ДТП. Но уже ненамного, и сопоставимо с ними. Мы считаем, что проблема железнодорожного травмирования является не менее актуальной и злободневной, чем ситуация, сложившаяся с дорожно-транспортными происшествиями. Но при этом существуют различные целевые программы по снижению числа дорожно-транспортных происшествий, в то время как аналогичных проектов на железной дороге нет. Парадокс в том, что железнодорожный транспорт не имеет конкурентов по массовости перевозимых грузов, и тем не менее остаётся наиболее незащищённым в плане обеспечения безопасности.

- Цифры впечатляют. Но все-таки — где чаще всего страдают люди? На перегонах, на станциях, между дверями электричек?



Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

- Случаев зажатия дверями электричек пассажиров не так много. В 2010 г. зарегистрировано 16 подобных инцидентов, из которых 3 привели к смерти, в 2011 году их было 7, один закончился смертью пострадавшего. В прошедшем году зарегистрировано 10 таких случаев, погиб один человек. Мы стали гораздо жёстче реагировать на подобные факты, возбуждать уголовные дела в отношении машинистов и помощников машинистов, доводить их до суда. Считаю, что именно это дало положительный результат: работники железнодорожного транспорта, почувствовав железную руку закона, стали ответственней относиться к соблюдению требований инструкций.

Ведущую роль занимают наезды поездов на пешеходов, причём в основном — на открытых перегонах. Можно выделить две основные причины, ведущие к смерти. Чаще всего получают травмы и гибнут пьяные пешеходы, пытающиеся прогуляться по шпалам, и молодые люди, которые на ходу слушают музыку через наушники — и поэтому не слышат ни шума приближающегося поезда, ни гудков локомотивов.

Второе место занимают территории станций, а здесь жертвами чаще всего становятся безбилетники, пытающиеся обойти турникеты по путям.

Затем по количеству случаев травмирования следуют случаи на пешеходных настилах и пешеходных переходах через железнодорожные пути — оборудованные, оснащённые и поэтому кажущиеся безопасными.

Немалую часть в статистику травматизма на железной дороге вносит "зацеперство": за прошлый год на железной дороге Центрального региона зарегистрировано 18 случаев травматизма любителей прокатиться снаружи вагона, из которых 6 закончились смертью.

- В материалах СМИ о гибели людей на железной дороге чаще всего фигурирует железнодорожная станция "Лосиноостровская"- только за 2012 год я насчитал 10 сообщений о гибели людей в этом районе. Часто также упоминаются станции "Мытищи"и "Люберцы"...

- На самом деле таких мест гораздо больше. Перечислю самые основные.

Самая тревожная точка по нашим данным — это перегон между станциями "Люберцы-1"— "Быково-1"Московско-Рязанского направления: за три года здесь травмированы 173 человека, 66 из них погибли. Затем идет перегон станций "Силикатная"— "Подольск (Московско-Курского направления) — за три года травмировано 96 человек, 42 из них погибли.

Отдельно хочу выделить отрезок Московско-Ярославской железной дороги, от Ярославского вокзала до станции Мытищи: за три года здесь получили травмы 123 человека, 75 из них скончались. Если смотреть по перегонам, то картина выглядит следующим образом: на отрезке



Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

от ст. "Москва Ярославская" до ст. "Лосиноостровская" травмировано 46 человек, из них 32 погибли, перегон станций "Лосиноостровская" – "Мытищи" – травмировано 44 человека, из них 24 — смертельно, перегон станций "Мытищи" – "Пушкино" за три года травмировано 33 человека, из них 19 погибли.

Теперь — платформы. "Нижние Котлы" (Московско-Окружная дистанция пути): за три года травмировано – 12 граждан, из них смертельно – 11. Платформа "Апрелевка" (Московско-Киевская дистанция пути) – травмировано 10 граждан, из них смертельно – семь. Платформа "Сколково" (Московско-Киевская дистанция пути) – травмировано восемь граждан, из них смертельно – семь. Платформа "Домодедово" (Московско-Окружная дистанция пути) – за два года травмировано семь граждан, из них смертельно – пятеро. Платформа "Рабочий поселок" (Московско-Смоленская дистанция пути) – травмировано семь граждан, из них смертельно – четверо.

Списки эти, к сожалению, можно продолжить... Но обращает на себя внимание, что год от года число трагедий на многих участках не снижается, а возрастает. И уже назрела необходимость принимать срочные меры. Назрела!

- А можно ли выявить причины трагедий именно здесь?

- Мы ведем эту работу, она пока не закончена, поэтому выводы могу озвучить только предварительные. Я уже говорил, что основная причина гибели — невнимательность самих пешеходов и самоуверенная надежда проскочить тех, кто с легкостью ставит на карту жизнь, чтобы выиграть несколько минут или секунд. С этим ничего поделать нельзя — каждому ведь свою голову не приставишь. Но есть сопутствующие условия: значительная часть остановочных платформ, в том числе оборудованных для перехода путей пешеходными настилами, расположены в кривых участках пути. То есть там, где видимость составляет не более 50 метров. Электричка весит несколько десятков тонн, грузовой состав — тысячи тонн, и остановить его на таком расстоянии, как учили нас ещё на уроках физики в школах, просто невозможно. Отмечу, что тормозной путь поезда, идущего со скоростью даже 40 километров в час, составляет более 800 метров — и недостаточная видимость делает все усилия локомотивных бригад бесполезными. А ведь такие участки пути часто засажены деревьями и кустарниками, что только отягощает ситуацию...

- Но ведь явно виноват тот, кто сделал пешеходные переходы в таких местах!

- Нет, не явно. Создание здесь переходов не противоречит ни одному ведомственному документу РЖД, и, более того, с точки зрения пассажиров, они расположены в самых удобных



Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

местах. Некоторые станции существуют более 100 лет, и железная дорога столько же времени идёт там "по закруглению". Привлечь её создателя к ответственности уже невозможно — ни юридически, ни фактически. И самое тревожное, что таких "нехороших мест" в центральной России — сотни.

Вот один только пример. Уже упоминавшаяся мной станция "Нижние Котлы" Павелецкого направления МЖД, расположенная в Москве, у станции метро "Нагатинская". Здесь за три года погибли 11 человек, и все до одного — при одинаковых обстоятельствах: люди, обходя билетные турникеты, взбирались на платформу в неустановленном месте. Опять-таки — на кривом участке пути при очень ограниченной видимости.

- И все-таки не могу не спросить о "зацеперах". Модное ныне увлечение — неужели оно безопасно?

- Конечно, нет и рост количества пострадавших "зацеперов" тому подтверждение. Но давайте попробуем разобрать это явление подробнее.

"Зацепинг" - от слова зацепиться. То есть это езда на внешней стороне вагона: на крышах, на сцепках. Появилась эта забава практически одновременно с железной дорогой и с трамваями. В XIX - начале XX века явление это было очень распространено: посмотрите довоенные хроники, вспомните красивые фрагменты популярнейших книг: "Мастер и Маргарита", "Золотой теленок", рассказы Конан Дойля... Но тогда скорости были совсем другие! Потом, постепенно, зацепинг вышел из моды — и из-за возросших скоростей, и из-за жёстких ограничительных мер. Напомню: одно время все составы, и железнодорожные, и трамвайные, во всех странах мира, оборудовали специальными защитными цепями, перекрывающим доступ к сцепкам.

Не буду говорить за другие страны, они — вне поля моей компетенции, но в нашей стране фактически "зацепинг" вновь родился в 2010 году — в связи с ростом цен на билеты и сокращением числа пригородных электричек. Определенная часть взрослого населения стала перемещаться вне вагонов — и из-за желания сэкономить на покупке билетов, и, часто, из-за отсутствия мест в поезде в час пик, когда ехать было надо. А потом дети, как это происходит всегда, стали брать пример со взрослых... Так и возродилась эта субкультура.

Мы проанализировали условия жизни и воспитания погибших несовершеннолетних "зацеперов" - и выяснили, что почти все они жили в нормальных семьях, в нормальных жилищных условиях, почти все — учились, и довольно неплохо. Печальный вывод: "зацеперство" стало для них один из видов проведения досуга, и не являлось случайным эпизодом в жизни... Видимо, в отсутствие других развлечений.

Здесь надо, на наш взгляд, не только рассказывать детям и подросткам об опасности подобных увлечений, но и разнообразить их досуг. Задача — государственная, и очень важная со всех



точек зрения.

- Но ведь делать-то что-то надо?

- Надо, конечно! В конце прошлого года мы провели большую аналитическую работу, и уже с цифрами, фактами, убедительными аргументами в руках выступили с инициативой перед Московской межрегиональной транспортной прокуратурой создать специальную рабочую группу по выработке неотложных мер по предупреждению травматизма людей на железной дороге. В начале марта в прокуратуре состоялось расширенное совещание, где было принято решение создать такой орган. В него войдут наши сотрудники, представители прокуратуры, транспортной полиции и железной дороги.

Мы, как инициаторы, уже подготовили свои предложения.

- Можете озвучить?

- Могу, и, считаю, что должен: и закон требует, и здравый смысл подсказывает, что такие проблемы требуют широкого общественного обсуждения.

Наши предложения выглядят так.

Необходимо провести перепланировку кривых участков пути либо установить надземные или подземные пешеходные переходы, оснащать переходы через железнодорожные пути светофорами для пешеходов— такими, как на пешеходных переходах через улицы. Подобная работа ведётся, и уже показала свою эффективность, например, значительно сократив число происшествий в районе станции "Дегунино" Савёловского направления МЖД. А для борьбы с "зайцами" нужно удлинять заборы, ограждающие пути, причём делать их специального профиля, затрудняющего перелезание, или, как говорят специалисты, "альпинизм". Но это требует значительных средств. И давайте не будем себя обманывать: всегда найдутся те, кому будет не в тягость пройти несколько десятков и даже сот метров, лишь бы не платить за билет.

Надо вновь вводить в состав локомотивной бригады должности проводника последнего вагона электропоезда. Он будет сообщать машинисту о возможных случаях зажатия дверями и "зацеперах".

Это предложения затратные, но мы считаем их необходимыми...



Кроме того, сейчас ответственность за такие правонарушения, как "Проход по железнодорожным путям в неустановленных местах"(ч. 5 ст. 11.1 КоАП РФ) и "Посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других, не приспособленных для проезда пассажиров местах, а равно самовольная без надобности остановка поезда либо самовольный проезд в грузовом поезде"(ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ), предусмотрена в виде предупреждения или наложение административного штрафа в размере ста рублей. Мы считаем необходимым увеличить данную санкцию хотя бы до трёх тысяч рублей. Указанная сумма является более внушительной и заставит многих граждан не совершать правонарушения такого рода. При этом необходимо понимать, что важной задачей в этой связи является обеспечение неотвратимости наказания за указанный вид правонарушений. Поэтому нужно усилить контроль за выявлением лиц, переходящих железнодорожные пути в неустановленных местах и лицами из числа так называемых "зацеперов". Как способ решения указанной задачи - выставить дополнительные посты из числа сотрудников охраны РЖД и сотрудников полиции.

Причём не обязательно делать это круглосуточно. Анализ, проведённый Научно-практическим Центром экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения Москвы, показал, что чаще всего под колёса поездов люди попадают в понедельник и в пятницу, а наиболее тревожные месяцы: апрель и ноябрь. Именно в эти дни, и именно в эти месяцы врачи фиксируют "всплеск"рельсового травматизма. Поэтому именно в это время надо усиливать наряды и патрули. А машинистам — снижать скорость на конкретных участках дороги. Никаких дополнительных исследований это не потребует: соответствующая работа нашим следственным управлением уже проведена.

- Но ведь не секрет, что затратные мероприятия не всегда дают ожидаемый эффект.

- Безусловно. Поэтому нами выработан ряд предложений, не требующих существенного финансирования.

- Например?

- Все электрички, вообще весь подвижной железнодорожный состав, оборудованы системами громкоговорящей связи. При приближении к опасным участкам дороги и платформам, где происходит наибольшее число случаев травмирования, через них можно предупреждать пассажиров о возможных угрозах. Причем это не будет отвлекать машинистов: такие объявления воспроизводятся автоматически. В этих же целях можно и нужно использовать громкоговорящие устройства, находящиеся на железнодорожных станциях, особенно — на тех, которые я называл.



Официальный сайт Следственный комитет Российской Федерации

На многих станциях уже установлены видеомониторы, на которых показывают расписание, и их сеть будет расширяться. Но ведь на них можно демонстрировать и видеоролики, в том числе — с последствиями реальных трагедий. Наглядная информация, не секрет, куда как более действенна. Мы готовы предоставить соответствующие видеозаписи, таблицы и фотографии...

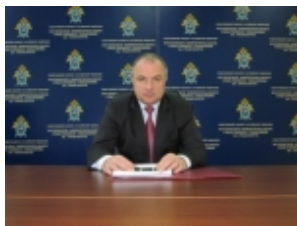
Мы считаем, что на железнодорожных билетах надо печатать короткие предупреждения. Особенно, если гражданин едет до ст. "Нижние Котлы" или до ст. "Люберцы-1". Те, кто редко передвигается на электричках, обязательно будет заинтересован этой информацией, ну а постоянные пассажиры получают напоминание. Значительных средств это так же не потребует...

- А что, техническое состояние подвижного состава нареканий уже не вызывает?

- В основном — нет, хотя есть одна серьёзная системная болезнь. Сейчас аппаратура контроля закрытия дверей электропоездов расположена в верхней части дверей — и очень часто даёт сбои, так как само зажатие чаще происходит не вверху, а внизу. Поэтому, когда двери зажимают ногу или руку человека, разомкнутой остается, как правило, нижняя часть дверей, а верхняя — там, где находится датчик, смыкается. В результате на пульте машиниста не срабатывает тревожный сигнал. Эксперты много лет указывают на это, но ситуация не улучшается, вагоны "нового образца" сделаны в этом смысле по старым схемам. Это надо срочно менять! А ещё лучше, в дополнение к этому, оснастить все двери видеокамерами — с выводом "картинки" на монитор в кабине машиниста.

Хочу подчеркнуть, что проблему безопасности пассажиров возможно решить лишь совместными усилиями правоохранительных органов, контролирующих государственных органов исполнительной власти, структурных подразделений ОАО "РЖД" и их эффективным взаимодействием. При обязательном общественном контроле.

Изображения





Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

21 Марта 2013

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/interview/item/507811>