



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2008/7
4 September 2008

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят шестая сессия

Женева, 18–21 ноября 2008 года

Пункт б с) предварительной повестки дня

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Безопасность на железнодорожных переездах

Записка секретариата

1. Настоящий документ представлен в соответствии с Положением о круге ведения Рабочей группы (WP.1) (TRANS/WP.1/100/Add.1, пункт с)), предусматривающим разработку, обновление и распространение сводных резолюций СР.1 и СР.2, а также в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2008-2012 годы, принятой на ее семидесятой сессии в 2008 году (ECE/TRANS/200/Add.1, пункт 2.3 b)).

2. Ниже вниманию членов Рабочей группы (WP.1) предлагается проект, касающийся безопасности на железнодорожных переездах, подготовленный неправительственной организацией "Лазер – Европа" после обсуждения этой темы на пятьдесят пятой сессии (см. доклад ECE/TRANS/WP.1/117, пункт 11). Этот текст будет включен в качестве пункта 1.9 в главу 1 новой СР.1.

СР.1

Глава 1. Общие правила поведения в условиях дорожного движения

...

1.9 Безопасность на железнодорожных переездах

1.9.1 Контекст

Железнодорожный переезд – пересечение железнодорожных путей с автомобильной дорогой или пешеходной дорожкой на одном уровне. Во всем мире еще существуют десятки тысяч таких переездов. При движении по ним рельсовые транспортные средства всегда обладают приоритетом по отношению к пользователям автомобильной дороги. Именно потому, что эти пересечения расположены на одном уровне, они являются объектами повышенной опасности, несмотря на знаки и сигналы, предупреждающие о наличии таких переездов (см. в этой связи предупреждающие знаки, предписанные Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года – приложение 1, раздел А, пункты 25, 26, 28, 29), а также шлагбаумы и полушлагбаумы, установленные с целью не допустить проезда пользователей дороги во время приближения или прохождения поезда или нескольких поездов. Как правило, учитывая соотношение массы железнодорожного состава и автомобиля, риску подвергается в основном автотранспортное средство. Однако могут возникнуть серьезные последствия и для железнодорожного движения в случае столкновения с грузовым автомобилем, особенно если на нем перевозятся опасные, в частности легковоспламеняющиеся, грузы.

Несмотря на все меры, принимаемые для предупреждения о наличии железнодорожных переездов и обеспечения их безопасности, ежегодно при их пересечении гибнут или получают травмы большое число пользователей дороги, что происходит либо из-за несоблюдения правил, либо по неосторожности (например, из-за несоблюдения указаний светового или звукового сигнала, предписывающего обязательную остановку, или выезда на железнодорожный переезд пользователя дороги, не убедившегося в отсутствии приближающегося рельсового транспортного средства), либо при попытке форсированного проезда или объезда закрытого шлагбаума или полушлагбаума. Вопреки устоявшемуся мнению, большинство аварий случается по вине постоянных пользователей дороги, в частности тех, кто

проживает поблизости от переезда, поскольку привычка слишком часто приводит к ослаблению бдительности или к беспечности, что может быть смертельно опасно.

Потенциальный риск, который представляет железнодорожный переезд, зависит от интенсивности движения по железнодорожному пути или автомобильной дороге. Как правило, подавляющее большинство существующих железнодорожных переездов располагается на пересечении железнодорожных путей и дорог с низкой интенсивностью движения или на второстепенных железнодорожных линиях. Тем не менее, чтобы уменьшить риск столкновения на этих железнодорожных переездах, страны предпринимают усилия для их ликвидации, начиная с наиболее опасных, либо посредством их замены пересечениями в разных уровнях, либо просто путем их упразднения. Однако эта работа рассчитана на долгую перспективу с учетом расходов, связанных с ликвидацией таких переездов, и относительно длительных сроков разработки и реализации проектов (около пяти лет); наконец, такую операцию не всегда бывает легко проводить из-за рельефа местности.

1.9.2 Рекомендации

В свете вышеизложенного рекомендуются следующие меры:

1.9.2.1 Правила, которые надлежит соблюдать при приближении к железнодорожному переезду или при проезде по нему

А) Правила поведения

Всем странам, имеющим сеть железных дорог, следует включить в свое законодательство положения статьи 19 Венской конвенции о дорожном движении 1968 года, определяющей правила, которые надлежит соблюдать при приближении к железнодорожному переезду или при проезде по нему пользователю дороги, будь то пешеход, велосипедист, водитель мопеда, мотоциклист или водитель механического транспортного средства с четырьмя или более колесами.

Рекомендуется также дополнить эти правила более строгими положениями для городских и междугородных автобусов, которые следует обязать останавливаться перед железнодорожными переездами, не оборудованными

автоматическими предупредительными устройствами, такими, как шлагбаумы, полушлагбаумы или мигающие световые сигналы. Школьным автобусам следует обязательно останавливаться перед железнодорожными переездами независимо от того, оборудованы они шлагбаумами, полушлагбаумами или мигающими световыми сигналами.

В) Правила обгона

Аналогичным образом, странам следует включить в свое законодательство положения пункта 8 статьи 11 Венской конвенции о дорожном движении, в котором определены правила обгона непосредственно перед железнодорожным переездом и на нем, а также желательно включить в него более строгие положения Европейского соглашения 1971 года, дополняющего эту Конвенцию.

Кроме того, для обеспечения более высокого уровня безопасности странам следует запретить пользователям дороги заезжать за линию знака "Железнодорожный переезд" (см., например, знаки А, 28а или А, 28b Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах), когда к обозначенному таким образом железнодорожному переезду приближается поезд.

1.9.2.2 Повышение информированности пользователей дороги

С помощью информационно-разъяснительных кампаний странам следует также повышать информированность пользователей дороги об опасностях, которые представляют железнодорожные переезды, подчеркивая важность соблюдения правил, указанных в пункте 1.8.1, для их собственной безопасности.

В дополнение к этим правилам каждой соответствующей категории пользователей дороги следует настоятельно рекомендовать:

- a) *Пешеходам*: не ходить вдоль железнодорожного полотна, избегать хождения по рельсам, так как они могут быть скользкими, и не выходить на рельсовый путь через железнодорожный переезд, чтобы попасть на станционную платформу.
- b) *Велосипедистам*: всегда пересекать железнодорожные пути под прямым углом к рельсам.

с) *Водителям механических транспортных средств:*

- избегать переключения скоростей во время пересечения железнодорожного пути;
- никогда не состязаться в скорости с поездом.

д) *В частности, водителям грузовых транспортных средств:*

- ознакомиться с особенностями железнодорожных переездов, расположенных по маршруту следования;
- хорошо знать габариты своего транспортного средства и перевозимого груза, чтобы быть уверенными в том, что ему хватит пространства для полного освобождения железнодорожного пути и его безопасного пересечения;
- избегать пересечения железнодорожного пути, если существует опасность того, что их транспортное средство может застрять у поднятого шлагбаума.

1.9.2.3 Инфраструктура и оборудование

Не следует располагать железнодорожный переезд на транспортных магистралях с интенсивным движением (автомагистралях и аналогичных дорогах) и на железнодорожных линиях, предназначенных для движения поездов со скоростью более 160 км/ч.

Автоматические железнодорожные переезды следует оборудовать мигающим световым сигналом красного цвета, предписывающим полную остановку, который сопровождается звуковой сигнализацией; о наличии таких переездов следует заранее предупреждать с помощью соответствующих знаков, различающихся в зависимости от того, оборудован железнодорожный переезд шлагбаумом или нет. В некоторых странах пороговая величина для установки автоматического светового оборудования составляет по крайней мере 100 транспортных средств в день.

В целях повышения безопасности железнодорожные переезды можно оборудовать радары для автоматического контроля. Радары позволяют фотографировать и штрафовать водителей, пересекающих железнодорожный переезд после включения запрещающего светового сигнала. Некоторые страны изучают возможность повсеместного использования таких радаров.
