



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по безопасности  
дорожного движения**

**Группа экспертов по повышению безопасности  
на железнодорожных переездах**

**Четвертая сессия**

Женева, 29 и 30 января 2015 года

**Доклад Группы экспертов по повышению  
безопасности на железнодорожных переездах  
о работе ее четвертой сессии**

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3	3
III. Программа работы (пункт 1 повестки дня) .....	4–27	3
A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, представленных странами .....	4–7	3
B. Оценка и анализ состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов в государствах – членах ЕЭК ООН и в отдельных государствах, не являющихся членами ЕЭК ООН: Австралии, Индии, Новой Зеландии и Южной Африке.....	8–9	4
C. Резюме оптимальной практики, в том числе в области повышения осведомленности .....	10–12	5
D. Обзор действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов.....	13–18	5

GE.15-03379 (R) 210415 210415



\* 1 5 0 3 3 7 9 \*

Просьба отправить на вторичную переработку 



---

E.	Обзор технологии и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах .....	19	6
F.	Определение ключевых причин и возможных решений, связанных с человеческими факторами, способствующими созданию опасных условий на железнодорожных переездах .....	20–22	6
G.	Обеспечение выполнения обязательств .....	23–24	7
H.	Разработка стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, включая рекомендации.....	25–27	8
IV.	Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня) .....	28–29	8
V.	Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 4 повестки дня) .....	30–31	8
VI.	Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня) .....	32	8

## **I. Участники**

1. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (GE.1) провела свою четвертую сессию в Женеве 29 и 30 января 2015 года под председательством г-на Мартина Галлагера (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК ООН: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Ирландии, Италии, Литвы, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

2. В работе сессии участвовали представители следующих неправительственных организаций: Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА), Международного союза железных дорог (МСЖД) и Организации "Операция Lifesaver" (Эстония). По приглашению секретариата на сессии также присутствовали представители двух частных компаний, а именно: "Комьюнити сейфти партнершипс лтд." (КСП) и "Когнито лтд.".

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

3. Группа экспертов утвердила аннотированную предварительную повестку дня четвертой сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/7).

## **III. Программа работы (пункт 2 повестки дня)**

### **A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, предоставленных странами**

4. Группа экспертов ознакомилась с материалами Соединенных Штатов Америки, содержащими информацию о деятельности Федерального управления железных дорог, данные о железных дорогах США и о ежегодном количестве происшествий со смертельным исходом на железных дорогах, а также с обзором доклада № 755, подготовленного в рамках Национальной программы совместных исследований в области автомобильных дорог (НПСИАД) и озаглавленного "Совокупные издержки аварий на одноуровневых пересечениях железных дорог и автомобильных магистралей". В ходе выступления участникам сессии была представлена электронная таблица, разработанная Советом по транспортным исследованиям (СТИ), в которую пользователи могут вносить исходные данные для оценки издержек в контексте конкретных ситуаций.

5. От имени подгруппы GE.1 Польша представила краткую информацию о работе, проделанной подгруппой в период между третьей и четвертой сессиями GE.1. Речь идет в том числе об обзоре имеющихся методик и исследований для оценки издержек от ДТП на железнодорожных переездах и экономических издержек, обусловленных травматизмом и смертностью. Представитель Польши также предложил членам GE.1 передать информацию о соответствующих национальных тематических исследованиях и обратился, в частности, к тем членам GE.1, которые занимаются вопросами управления инфраструктурой, с просьбой

указать средний или типовой уровень расходов, которые закладываются в расчеты экономических издержек от ДТП на железнодорожных переездах.

6. Поскольку никаких ответов не поступило, установленный срок был продлен до середины марта 2015 года и к членам GE.1, намеревающимся представить ответы, была направлена просьба сделать это как можно скорее. Подгруппа также отметила, что для разработки всеобъемлющей модели ей необходима финансовая помощь. Председатель предложил также включить примеры стратегических решений, принимаемых правительствами для повышения безопасности на железнодорожных переездах, и в тех случаях, когда для этого не было веских экономических оснований.

7. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

а) завершить анализ дополнительных ответов, поступивших от членов GE.1, в которых содержится информация о национальных тематических исследованиях и средних или типовых уровнях издержек, сопряженных с авариями на железнодорожных переездах;

б) представить краткий обзор своих выводов на настоящий момент и подготовить неофициальный или официальный документ с информацией об оптимальной практике в этой области с уделением особого внимания подходам, применяемым в Соединенных Штатах Америки и Соединенном Королевстве, а также методологии Всемирного банка для оценки издержек аварий; и

в) представить результаты дальнейших исследований (при условии, что будет найден партнер, готовый их финансировать), которые эта подгруппа будет проводить в период между четвертой и пятой сессиями GE.1.

## **В. Оценка и анализ состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов в государствах – членах ЕЭК ООН и в отдельных государствах, не являющихся членами ЕЭК ООН: Австралии, Индии, Новой Зеландии и Южной Африке**

8. От имени своей подгруппы КСП представила краткую информацию об анализе и дальнейших исследованиях, проведенных подгруппой в период между третьей и четвертой сессиями GE.1 (неофициальный документ № 2). Речь идет в том числе об обзоре статистики безопасности железнодорожного транспорта и общедоступных национальных статистических данных Австралии, Канады, Индии, Новой Зеландии и Соединенных Штатов Америки в сопоставлении с данными Евростат и ЕЖДА. КСП также подняла вопрос о том, какому органу или организации целесообразно поручить сбор и хранение этих данных.

9. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

а) составить перечень наиболее подходящих показателей безопасности на железнодорожных переездах с учетом существующих подходов и имеющихся данных в странах ЕЭК ООН и подготовить предложения по наиболее приемлемым глобальным контрольным показателям;

б) определить и рекомендовать соответствующий орган или организацию для сбора и хранения информации о предлагаемых показателях безопасности на железнодорожных переездах;

в) проанализировать данные, собранные подгруппой к настоящему времени в странах ЕЭК ООН, включая Канаду и США, а также в отдельных странах, не являющихся членами ЕЭК ООН, в частности в Австралии и Новой

Зеландии, о характеристиках безопасности железнодорожных переездов различных типов; а также

- d) подготовить неофициальный или официальный документ.

### **С. Резюме оптимальной практики, в том числе в области повышения осведомленности**

10. От имени подгруппы GE.1 Финляндия подвела итоги работы подгруппы в период между третьей и четвертой сессиями (неофициальный документ № 3). Речь идет в том числе об анализе национальных тематических исследований, подборке примеров оптимальной практики по пунктам 2 а)–g), представленных другими подгруппами GE.1, и подготовке результатов проведенного Финляндией исследования о мерах повышения безопасности на железнодорожных переездах. Финляндия также представила таблицу, в которой можно указывать и обобщать примеры оптимальной практики, относящиеся к областям деятельности подгрупп.

11. Председатель рекомендовал распространить эту таблицу среди членов GE.1, с тем чтобы они могли представить свои замечания до начала пятой сессии. Особо актуальны те меры безопасности и образцы оптимальной практики, которые обеспечивают поступательное повышение уровня безопасности; в таблице было предложено указать прежде всего именно их. Представитель Соединенного Королевства сослался на просветительский проект, направленный на снижение рисков на железнодорожных переездах; речь идет о текущем проекте, который может быть включен в работу данной подгруппы. Представитель Соединенных Штатов Америки отметил достижения его страны в области повышения безопасности на железнодорожных переездах посредством установки шлагбаумов, что не сопряжено со значительными затратами. Секретариат в конечном итоге предложил включить выявленные подгруппой примеры оптимальной практики в пересмотренный раздел по безопасности железнодорожных переездов Сводной резолюции о дорожном движении.

12. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

- a) заполнить таблицу с примерами оптимальной практики с учетом информации, представленной членами GE.1, в частности Соединенным Королевством и США; а также

- b) подготовить неофициальный или официальный документ с более подробными сведениями о вышеуказанных мерах.

### **Д. Обзор действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов**

13. От имени своей подгруппы ЕЖДА подвело итоги работы подгруппы в период между третьей и четвертой сессиями GE.1 (неофициальный документ № 4). Речь идет в том числе об обзоре национального законодательства и правовых положений, касающихся предупреждающих сигналов на железнодорожных переездах и других защитных устройств. Подгруппа также проанализировала Конвенцию о дорожном движении 1968 года и выявила важные аспекты безопасности переездов, которые в ней не охвачены или устарели.

14. Группа экспертов также заслушала выступление секретаря Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам (GE.2), посвященное работе GE.2, в ходе которого была продемонстрирована онлайн-Система управления дорожными знаками, представляющая собой веб-платформу, созданную секретариатом, с тем чтобы Договаривающиеся стороны Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах могли вводить в нее данные о знаках и сигналах, используемых в их странах.

15. Ирландия, Италия, Польша, Соединенное Королевство, США, Швеция и Финляндия представили информацию о подходах, которые доказали свою эффективность или оказались неэффективными в их странах, либо сведения о текущих проектах. МСЖД сослался на руководящие принципы для водителей транспортных средств неиндивидуального пользования, которые он в настоящее время дорабатывает в сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

16. Председатель просил членов GE.1 предоставить подгруппе эти примеры, а также проанализировать национальное законодательство своих стран на предмет выявления существенных пробелов.

17. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

а) составить перечень образцов оптимальной практики в контексте национального законодательства, в том числе в связи с ограничением скорости на дорогах и коммуникационными требованиями для ИТС на основе информации, предоставленной членами GE.1;

б) продолжить рассмотрение Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, Конвенции о дорожном движении 1968 года и Сводной резолюции о дорожном движении и определить необходимые поправки к ним (которые могут быть представлены GE.2 или WP.1 в зависимости от сроков завершения работы GE.1); а также

в) подготовить неофициальный или официальный документ.

18. Это облегчит дискуссию на пятой сессии по соответствующим поправкам к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, Конвенции о дорожном движении 1968 года и Сводной резолюции о дорожном движении.

## **Е. Обзор технологии и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах**

19. Поскольку Группа экспертов не получила неофициальный документ № 5, она решила отложить обсуждение этого пункта до своей следующей сессии.

## **Г. Определение ключевых причин и возможных решений, связанных с человеческими факторами, способствующими созданию опасных условий на железнодорожных переездах**

20. От имени своей подгруппы Австрия и компания "Когнито лтд." подвели итоги работы подгруппы в период между третьей и четвертой сессиями GE.1 (неофициальный документ № 6). Речь идет в том числе об анализе сведений, представленных государствами – членами ЕЭК ООН в контексте вопросника GE.1, распространенного в июле 2014 года, и обзоре элементов инструментария для учета человеческих факторов в рамках обеспечения безопасности на желез-

нодорожных переездах, основывающегося на пятикомпонентной модели человеческих факторов (поведении, мотивации, когнитивной деятельности, восприятии и внимании) и представленного в ходе третьей сессии. На совещании был проведен ряд тренировочных упражнений с целью демонстрации того, что люди склонны видеть только то, что ожидают увидеть.

21. Италия предложила членам подгруппы посетить Рим и ознакомиться с имеющейся в стране базой данных о проанализированных ДТП на железнодорожных переездах. Председатель поблагодарил подгруппу за проделанную работу, подчеркнув, что в исследованиях имеются пробелы, которые могут быть восполнены только в том случае, если подгруппа сможет получить финансирование для уточнения и доработки предлагаемого инструментария. Потенциальным партнерам было предложено обратиться непосредственно к членам подгруппы.

22. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

а) представить резюме своих выводов на сегодняшний день [включая перечень пробелов в исследованиях по вопросу о человеческом факторе] и по возможности подготовить всю информацию о нынешнем состоянии разработки предлагаемого инструментария в виде неофициального или официального документа; а также

б) представить результаты дальнейших исследований (при условии, что будет найден партнер, готовый их финансировать), которые подгруппа будет проводить в период между четвертой и пятой сессиями.

## **G. Обеспечение выполнения обязательств**

23. От имени своей подгруппы представитель Соединенного Королевства подвел итоги работы подгруппы в период между третьей и четвертой сессиями GE.1 (неофициальный документ № 7). Речь идет в том числе о дальнейшем анализе соответствующих ответов, представленных государствами – членами ЕЭК ООН в контексте вопросника GE.1, распространенного в июле 2014 года, и анализе ответов на дополнительный вопросник, касающийся обеспечения выполнения нормативных положений в контексте железнодорожных переездов. Поскольку к настоящему времени подгруппа получила ответы на дополнительный вопросник лишь от восьми сторон, предельный срок был продлен до 20 февраля 2015 года и к членам GE.1, намеревающимся представить ответы, была обращена просьба сделать это как можно скорее.

24. К следующей сессии GE.1 просила подгруппу:

а) завершить анализ всех ответов по второму (более подробному) вопроснику;

б) продолжить анализ эффективности обеспечения выполнения обязательств в контексте поведения участников дорожного движения; а также

в) подготовить для GE.1 доклад на основе своих выводов и заключений.

## **Н. Разработка стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта, включая рекомендации**

25. В соответствии с решением, принятым в ходе третьей сессии, Группа экспертов вернулась к рассмотрению вопроса о том, следует ли просто учесть доклад Ирландии о модели безопасной системы железнодорожных переездов (МБСЖДП) в процессе выявления примеров оптимальной практики или же следует пойти еще дальше и отразить эту модель в рекомендации GE.1, имеющей более жесткий характер. МБСЖДП охватывает десять элементов (намерения, экономику, инженерное дело, экологию, эргономику, обеспечение благоприятных возможностей, образование, стимулирование, правоприменение, готовность к чрезвычайным ситуациями) и основывается на принципе непрерывного совершенствования.

26. GE.1 выразила Ирландии признательность за предоставление информации о МБСЖДП. Она решила, что к этой модели можно будет вернуться в будущем в случае достижения членами GE.1 консенсуса по этому вопросу.

27. GE.1 решила, что к подготовке доклада о стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта следует приступить после того, как все подгруппы завершат свою деятельность по пунктам 2 а)–2g) выше.

## **IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)**

28. МСЖД подтвердил, что МДБЖДП 2015 года официально будет проводиться 3 июня 2015 года в Стамбуле, и предложил членам GE.1 принять участие в этом мероприятии.

29. Представитель Соединенных Штатов Америки сообщил о предстоящем мероприятии, посвященном вопросам снижения смертности в результате происшествий на железной дороге в пределах полосы отвода, которое состоится в течение первой недели августа 2015 года в штате Северная Каролина.

## **V. Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 4 повестки дня)**

30. Группа экспертов была проинформирована о том, что ее пятая сессия состоится 15 и 16 июня 2015 года в Женеве.

31. Секретариат сообщил, что предельный срок для представления официальных документов (в целях их перевода на официальные языки ЕЭК ООН) – 27 марта 2015 года.

## **VI. Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня)**

32. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей четвертой сессии.

---