



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности
дорожного движения**

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

Вторая сессия
Женева, 12–13 мая 2014 года

**Доклад Группы экспертов по повышению
безопасности на железнодорожных переездах о работе
ее второй 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 2 повестки дня).....	4–22	3
A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, представленных странами.....	6–8	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, таких как Австралия, Индия, Новая Зеландия и Южная Африка	9–10	4
C. Резюме передовой практики, включая просветительскую деятельность	11	4
D. Обзор действующего национального законодательства и/или правовых положений, регулирующих вопросы, касающиеся железнодорожных переездов	12–13	5

GE.14-03310 (R) 040914 040914



* 1 4 0 3 3 1 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



E.	Обзор технологии и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах	14–16	5
F.	Установление ключевых причин и возможных решений, связанных с человеческим фактором, способствующим созданию опасных условий на железнодорожных переездах	17–20	6
G.	Перечень сетевых контактов.....	21	6
H.	Ключевые факторы, способствующие созданию опасных условий на железнодорожных переездах	22	6
I.	Разработка стратегий взаимодействия автомобильного/ железнодорожного транспорта с дополняющим ее планом действий	22	7
J.	Рабочее совещание в поддержку стратегического плана	22	7
K.	Будущие стратегические и оперативные потребности в области исследовательской деятельности	22	7
IV.	Доклад "О безопасности на железнодорожных переездах" (пункт 3 повестки дня).....	23–24	7
V.	Обмен опытом (пункт 4 повестки дня)	25–34	7
VI.	Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)	35–37	9
VII.	Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 6 повестки дня).....	38	9
VIII.	Утверждение доклада (пункт 7 повестки дня).....	39	9

I. Участники

1. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (GE.1) провела свою вторую сессию в Женеве 12–13 мая 2014 года под председательством г-на Мартина Галлагера (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). В ее работе приняли участие представители следующих государств-членов Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Ирландии, Италии, Литвы, Люксембурга, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (СК), Турции, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

2. В работе сессии также участвовали представители Индии, не являющейся государством – членом ЕЭК. Кроме того на сессии были представлены следующие неправительственные организации: Европейское железнодорожное агентство (ЕЖА), Международный союз железных дорог (МСЖД), компания "Партнерства по обеспечению общинной безопасности Лтд" (ПООБ), Европейский совет по транспортной безопасности, Аэрокосмический центр Германии (ДЛР), Институт железных дорог и университет "Ла Троб".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

3. Группа экспертов утвердила аннотированную предварительную повестку дня второй сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE1/3)7

III. Программа работы (пункт 2 повестки дня)

4. В связи с пунктами а)–f) Группа экспертов решила поручить секретариату подготовить и представить Группе экспертов к середине июня вопросник, предусматривающий сбор соответствующей информации со стороны различных подгрупп. В этой связи подгруппам было поручено подготовить некоторое число конкретных вопросов в соответствии с инструкциями Группы экспертов (см. пункты ниже) в форме, которая позволила бы членам Группы экспертов и их коллегам ответить на эти вопросы, и представить как можно скорее эти ответы в секретариат. Группа экспертов решила заполнить и вернуть этот вопросник в секретариат к концу августа. На основе полученных ответов каждая подгруппа подготовит неофициальные документы, подлежащие обсуждению на следующей сессии, включая резюме вопросов, выводов и предлагаемых рекомендаций/следующих шагов в работе своей подгруппы.

5. В связи с пунктами i)–k) Группа экспертов решила сохранить эти пункты в повестке дня для их обсуждения на своей третьей сессии.

A. Обзор и анализ экономических издержек аварий на железнодорожных переездах на основе данных, представленных странами

6. От имени своей подгруппы Польша сделала сообщение по результатам работы, проведенной Всемирным банком в связи с издержками аварий с участием автотранспортных средств в Польше. Эта подгруппа применила концепцию "готовность платить" в качестве предпочтительного метода расчета "цен-

ности статистической жизни" для различных стран. Для расчета издержек, связанных с гибелью и серьезными ранениями людей в результате аварий на железнодорожных переходах, предлагаемая методика строится на принципе расчета издержек, связанных со смертельными случаями в результате дорожно-транспортных происшествий. Польша подчеркнула, что эта методика не учитывает другие издержки (например, нанесенный ущерб инфраструктуре, задержки поездов и т.п.).

7. В целях совершенствования этой методики Группа экспертов просила подгруппу подготовить соответствующий вопросник, подлежащий распространению среди членов Группы экспертов, которые будут изыскивать информацию об издержках, связанных с нарушением графика движения, материальным ущербом, нанесенным всем сторонам, т.е. железным дорогам и участникам дорожного движения, и другими убытками и расходами, обусловленными авариями на железнодорожных переездах.

8. Секретариат обратил внимание Группы экспертов на недавно изданный доклад № 755 Совета по транспортным исследованиям (СТИ) "Полные издержки, связанные с авариями автотранспортных средств на железнодорожных переездах.

В. Оценка и анализ состояния безопасности различных типов железнодорожных переездов в государствах – членах ЕЭК ООН и в отдельных государствах, не являющихся членами ЕЭК ООН, таких как Австралия, Индия, Новая Зеландия и Южная Африка

9. От имени своей подгруппы представитель компании "Партнерства по обеспечению общинной безопасности Лтд" сделал общий обзор характера собранных данных, связанных с безопасностью на железнодорожных переездах, в том числе по линии ЕЖА. Он высказал мысль о том, что любой дополнительный сбор данных следует производить только в том случае, если они требуются, и при условии что он не приведет к дублированию другой выполняемой в настоящее время работы. Для продвижения работы подгруппы он высказал ряд соображений, которые пока еще не находят отражения в собранных данных, например такие, как распределение железнодорожных переездов на переезды общего пользования и частные и железнодорожные переходы для пешеходов на станциях в качестве отдельной категории железнодорожных переездов.

10. Группа экспертов решила, что этот вопросник должен быть нацелен на сбор информации в странах по различным аспектам определения эффективности системы безопасности, а также по любым сложившимся различиям, определенным на основании существующих данных и материалов, и любую иную информацию, которой могут поделиться при желании страны. МСЖД выразил намерение принять участие и оказать содействие в работе этой подгруппы.

С. Резюме передовой практики, включая просветительскую деятельность

11. От имени своей подгруппы Финляндия сделала краткое сообщение о статусе подгруппы на данный момент. Она высказала предположение, что между работой этой подгруппы и работой других подгрупп существует определенная связь. Она сообщила, что она была бы признательна, если бы страны представ-

вили информацию как о передовой практике в области безопасности на железнодорожных переездах, которая оказалась успешной, так и о практике, которая не сработала, несмотря на то что в некоторых странах она оказалась успешной. Группа экспертов решила включить просьбу представить информацию по современным видам практики в вышеупомянутый вопросник.

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

12. От имени этой подгруппы Институт железных дорог (Польша) представил обширный материал по предлагаемому обзору законодательства, регламентирующего эксплуатацию железнодорожных переездов. Он предложил включить в обзор шесть ключевых аспектов, в том числе правовые положения, регламентирующие вопросы, связанные с эксплуатацией железнодорожных переездов, соответствующие структуры, которые несут за них ответственность, виды правил, регламентирующих работу железнодорожных переездов, вопросы дорожной сигнализации, вопросы железнодорожной сигнализации и правила, касающиеся аварий на железнодорожных переездах.

13. Группа экспертов решила, что один из первых шагов по сбору вышеупомянутой информации состоит в выяснении наличия такого законодательства, что можно было бы сделать с помощью соответствующего комплекса структурированных вопросов (например, с использованием метода "да/нет"), имеющих отношение к указанным выше шести ключевым аспектам. Российская Федерация выразила заинтересованность в участии в работе этой подгруппы.

E. Обзор технологии и технологических решений для повышения безопасности на железнодорожных переездах

14. От имени своей подгруппы Центр внедрения технологии Университета "Ла Троб" (Австралия) сделал обзор новых видов мероприятий, которые в настоящее время изучаются в Австралии в целях снижения числа столкновений/аварий на железнодорожных переездах.

15. Эта подгруппа предложила провести оценку эффективности существующих и новых технических решений, включая реализацию на практике совместных интеллектуальных транспортных систем, в целях повышения уровня безопасности на железнодорожных переездах. Предлагаемая оценка будет сосредоточена на последствиях этих мероприятий в области безопасности, расходов, связанных с их реализацией, воздействии на водителя и дорожное движение в районе железнодорожных переездов и признание данной технологии водителями в целях разработки соответствующей "дорожной карты", в которой будут предусмотрены технические решения и рекомендации, подлежащие реализации на практике.

16. Группа экспертов решила, что в этот вопросник следует включить вопросы, связанные с существующими или предлагаемыми техническими решениями, которые изучаются или реализуются в настоящее время на практике в странах. Российская Федерация выразила заинтересованность в участии в работе этой подгруппы.

Е. Установление ключевых причин возможных решений, связанных с человеческим фактором, способствующим созданию опасных условий на железнодорожных переездах

17. От имени этой подгруппы Аэрокосмический центр Германии (ДЛР) представил обновленную информацию о ходе работы этой подгруппы, в том числе о программе работы. Она включает обзор модели обработки информации, связанной с человеческим фактором, проведенный Виккенсом и Холландом, в котором подчеркивается, что внимание – это своего рода потенциал, который ограничен и которым можно управлять, который можно переключать или которым можно делиться. На дорогах этот вопрос заключается в том, что можно сделать для того, чтобы в большей степени привлечь внимание водителей при приближении к железнодорожным переездам. Факторы, которые влияют на этот потенциал, включают возраст, длительное время ожидания, восприятие ситуации, касающейся безопасности, проблематичные (местные) нормы, отсутствие системы надзора со стороны полиции и т.д.

18. Эта подгруппа предложила составить вопросник, с помощью которого можно было бы собрать информацию по другим психологическим моделям и изучить их потенциальные возможности для включения в описание активных когнитивных процессов при пересечении железнодорожного переезда. На основе этого дополнительного изучения она могла бы разработать различные гипотетические варианты повышения безопасности на железнодорожных переездах.

19. В целях облегчения работы этой подгруппы Группа экспертов решила собрать с помощью этого вопросника соответствующую информацию по авариям, научным изысканиям и исследованиям человеческого фактора и по системам сигнализации и освещения.

20. Группа экспертов также решила включить в повестку дня следующей сессии дополнительные вопросы по таким аспектам, как постоянные красные огни и мигающие красные огни и каким образом реагируют на них участники дорожного движения и железнодорожные операторы, и соответствующие дорожные знаки и сигналы, используемые в районе железнодорожных переездов.

Г. Перечень сетевых контактов

21. Секретариат распространил список сетевых контактов, подготовленный на основе участия в работе первой и данной (второй) сессии. Группа экспертов решила рассмотреть проект этого списка и высказать свои соображения по поводу внесения в него соответствующих изменений, в случае наличия. Затем этот список будет доработан и размещен на веб-сайте Группы экспертов.

Н. Ключевые факторы, способствующие созданию опасных условий на железнодорожных переездах

22. Группа экспертов решила, что в этих целях следует создать подгруппу, которая сосредоточила бы внимание на проблематике "обеспечения соблюдения". Соединенное Королевство изъявило готовность возглавить работу этой подгруппы.

- I. Разработка стратегии взаимодействия автомобильного/ железнодорожного транспорта с дополняющим ее планом действий**
 - J. Рабочее совещание в поддержку стратегического плана**
 - К. Будущие стратегические и оперативные потребности в области исследовательской деятельности**
- IV. Доклад "О безопасности на железнодорожных переездах" (пункт 3 повестки дня)**

23. Группа экспертов приняла к сведению, что Европейской комиссии было предложено сделать сообщение на ее следующей сессии по докладу "О безопасности на железнодорожных переездах", подготовленному в декабре 2003 года.

24. Соединенное Королевство сделало обзор результатов анализа работы государственных ведомств и учреждений, занимающихся проблематикой безопасности на железнодорожных переездах, сделанного недавно специальным парламентским комитетом Соединенного Королевства. В этом обзоре был отражен целый ряд различных рекомендаций и то, как они используются в качестве фактора, стимулирующего изменение культуры безопасности и дальнейшие инвестиции в Соединенном Королевстве.

V. Обмен опытом (пункт 4 повестки дня)

25. Группа экспертов воспользовалась возможностью представить информацию (например, сообщения) о недорогостоящих решениях, которые могут быть в принципе переданы странам с низким и средним уровнем доходов, а также о технических решениях и предварительных предложениях, связанных с инициативами в области безопасности на основе системного подхода, и обсудить эти решения и предложения.

26. Венгрия сделала в ходе своего сообщения обзор ситуации на железнодорожных переездах в Венгрии, включая число железнодорожных переездов, статистические данные по аварийности, мероприятия в области повышения безопасности и полученные результаты за последние годы. Венгрия сообщила, что принятые меры позволили снизить число аварий на железнодорожных переездах и соответствующим образом повысить безопасность.

27. Сообщение Италии было посвящено "снижению риска на железнодорожных переездах и оптимизации времени уведомления о закрытии шлагбаумов". В 2012 году на итальянской сети железных дорог произошло несколько аварий с участием тяжелых грузовых транспортных средств, которые застряли между шлагбаумами, в результате чего в одной из аварий погиб машинист поезда. Италия подчеркнула, что оптимизация уведомления о времени между включением световых сигналов и началом закрытия шлагбаумов может оказаться одним из возможных и дешевых решений. Время предупреждения между моментом включения сигналов и началом закрытия шлагбаумов можно было бы оптимизировать в соответствии со "стандартными параметрами" и должно варь-

роваться в зависимости от каждой конкретной ситуации, которая может сказаться на движении автотранспортных средств, например такой, как наличие перекрестков вблизи железнодорожного переезда, длина транспортных средств, которым разрешено ехать по данной дороге, и точное расстояние между шлагбаумами.

28. Польша сообщила в ходе презентации на тему "Информационно-разъяснительная кампания: безопасные автомобильно-железнодорожные переезды – "Остановись и останься в живых!", что в Польше ежегодно происходит от 200 до 250 аварий, в результате которых гибнут десятки людей. Несмотря на финансовые трудности, Польша делает все возможное для решения этой проблемы. Ее цель – ограничить число аварий на железнодорожных переездах, а также число тех, кто нарушает правила, посредством информационно-разъяснительной работы, правоприменительных мер и модернизации.

29. Сообщение Швеции было посвящено проекту "АЛЕКС". В нем отмечалось, что транспортная администрация Швеции несет ответственность за эксплуатацию порядка 6 500 железнодорожных переездов, из которых 2 800 оснащены активной системой защиты. В настоящее время существуют трудности с техническим содержанием этой системы, поскольку многие системы сигнализации уже отслужили свой экономический и технический срок эксплуатации. Швеция сообщила, что цель "проекта АЛЕКС" состоит в заключении рамочных соглашений с 2–3 поставщиками в соответствии с действующим законом о государственных закупках и что эти поставщики должны взять на себя обязательство обеспечивать поставку компонентов и безопасность этих объектов в течение их экономического срока службы.

30. Турция сделала обстоятельное сообщение о числе и типах железнодорожных переездов в Турции, имеющихся в ней органов и субъектов деятельности, занимающихся этими вопросами, и проведенных в последнее время исследований и работ в целях совершенствования всей этой системы, включая сигнализацию, соответствующую новым правилам. Турция выразила готовность осуществить у себя на экспериментальной основе соответствующий проект по повышению безопасности железнодорожных переездов.

31. Ирландия предложила модель визуальной системы железнодорожных переездов в целях наглядного разъяснения контекста круга ведения (КВ) Группы экспертов. В этой связи рассматриваются три области: проектирование инфраструктуры и обеспечение безопасности, регулирование поведения пользователей и национальное законодательство/ресурсы. В круг ведения уже включены четыре элемента: инженерное обеспечение, информационно-разъяснительная работа, правоприменение и экономические аспекты. Кроме того, было указано на пятый элемент под названием "взаимодействие", который выступает в качестве фактора "стимулирования и поощрения". По мнению Ирландии, в КВ следует также отразить связанные с этим такие подразумеваемые элементы, как эргономика, оценка, планирование на случай чрезвычайных обстоятельств и окружающая обстановка. Группа экспертов решила пересмотреть модель визуальной системы в связи с разработкой стратегии взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта с соответствующим вспомогательным планом действий.

32. Франция представила обстоятельный обзор ситуации с железнодорожными переездами во Франции с указанием подробной информации о железнодорожных переездах со шлагбаумами, обычных переездах, радарх для контроля скорости, статистике, связанной с железнодорожными переездами, и анализе данных и замечаний, связанных с железнодорожными переездами.

33. Индия представила различные статистические данные по железнодорожным переездам в Индии. Она также представила информацию, касающуюся своей программы ликвидации к 2020 году всех железнодорожных переездов без обслуживающего персонала, своего долгосрочного перспективного плана ликвидации всех железнодорожных переездов в Индии и иных инициатив, подлежащих реализации по линии программы, включающей следующие пять компонентов: взаимодействие, информационно-разъяснительная деятельность, инженерные аспекты, правоприменение и экономика.

34. МСЖД проинформировал Группу экспертов о том, что в 2014 году Международный день повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах будет проводиться во вторник 3 июня. Он организует различные юбилейные мероприятия, включая программу 2014 года МДБЖ в Лиссабоне, и в этой связи предложил Группе экспертов принять в ней участие. Он также отметил другие мероприятия по планированию и повышению осведомленности, включая социальные сети.

VI. Прочие вопросы

35. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей первой сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/2).

36. Секретариат выступил с сообщением, касающимся функций, характера и правил процедуры, связанных с работой групп экспертов ЕЭК. Оно включало краткий обзор Положения о круге ведения и правилах процедуры ЕЭК (E/ECE/778/Rev.5), Руководящих принципов, касающихся процедур и практики органов ЕЭК (E/ECE/1468), Положений о круге ведения Рабочей группы по безопасности дорожного движения (TRANS/WP.1/100/Add.1), Руководящих принципов создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК (UNECE (ECE/EX/1) и Руководящих принципов создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК (ECE/EX2/Rev.1).

37. В частности, секретариат подчеркнул, что совещание Группы экспертов представляет собой форум для членов, позволяющий им обсуждать и определять направления работы различных подгрупп. Он призвал подгруппы продолжать свою работу в период между сессиями.

VII. Сроки и место проведения следующего совещания

38. Группа экспертов была проинформирована о том, что ее третья сессия состоится 23–24 октября 2014 года в Женеве.

VIII. Утверждение доклада

39. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей второй сессии.