

Distr.: General  
6 April 2016  
Russian  
Original: English

---

## Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности  
дорожного движения**

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

**Восьмая сессия**

Женева, 1–2 июня 2016 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

**Программа работы – Разработка стратегии  
взаимодействия автомобильного  
и железнодорожного транспорта,  
включая рекомендации**

**Часть I заключительного доклада**

### **Описание и оценка нынешнего состояния безопасности на железнодорожных переездах в государствах – членах ЕЭК ООН и отдельных странах, не являющихся членами ЕЭК ООН\* \*\***

**Представлено Францией, Ирландией, Соединенным  
Королевством, ЕЖДА, МСЖД и компанией «Комьюнити  
сейфти партнершипс, лтд.»**

В настоящем документе, представленном Францией, Ирландией, Соединенным Королевством, Европейским железнодорожным агентством, Международным союзом железных дорог и компанией «Комьюнити сейфти партнершипс, лтд.», содержится предложение о показателях, которые следует использовать государствам – членам ЕЭК ООН для оценки состояния безопасности на железнодорожных переездах, находящихся на их территориях.

---

\* До передачи в службы письменного перевода Организации Объединенных Наций настоящий документ не редактировался.

\*\* Настоящий документ был представлен для обработки с опозданием ввиду задержки с получением согласия от соответствующих сторон.

GE.16-05581 (R) 180516 190516

**\*1605581\***

Просьба отправить на вторичную переработку 



## I. Предлагаемые показатели безопасности

1. Целесообразно принять существующий набор показателей, которые уже используются, например, Европейским железнодорожным агентством (ЕЖДА)/Евростатом. Однако отправной точкой для сбора и анализа более полной информации о показателях безопасности должны стать наборы данных, которые, по всей видимости, уже имеются во всех странах, готовых предоставить национальные сведения. Данные, уже собранные ЕЖДА, указаны. Предлагаемые показатели должны быть такими, чтобы можно было без труда агрегировать и получать информацию в тех странах, которые ведут более всеобъемлющую статистику, и в то же время не создавать неприемлемого бремени для тех из них, которые в настоящее время собирают менее полные данные.

2. Очевидно, что должен быть набор базовых показателей, по которым участвующим странам рекомендуется ежегодно представлять информацию. По возможности следует применять определения и термины, содержащиеся в Глоссарии по статистике транспорта ЕЭК ООН, при необходимости дополненные определениями, используемыми Евростатом/ЕЖДА/МСЖД. Глоссарий терминов и определений см. в приложении. Если для представленных данных использованы иные термины, то стороне, направляющей сведения, следует четко указать это и снабдить их примечаниями, сформулированными исходя из соответствующего сопоставительного анализа. Если сторона не собирает данные, необходимые для заполнения базы сравнительных данных, такие поля должны быть помечены тире.

3. Первое добровольное представление данных должно состояться в течение 2017 года и касаться статистики за 2016 год. Если страна решит передать ретроспективные сведения, они могут охватывать прошедший период начиная с 2010 года.

4. Аварии на пересечениях дорог с участием транспортных средств, относящихся к функционально независимым транспортным системам, следует исключить (например, трамваев).

5. Что касается классов пользователей, то по крайней мере на первоначальном этапе следует ограничиться статистикой, в которой пешеходы и велосипедисты рассматриваются отдельно от других участников дорожного движения. База данных CARE/CADAS создана на основе всеобъемлющей классификации пользователей дороги, в которой применяются определения из Глоссария по статистике транспорта Евростата/ОЭСР/ЕЭК ООН.

### A. Предложенные наборы вводимых данных

6. Общее число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом<sup>1</sup>, серьезных ДТП<sup>2</sup> и всех аварий<sup>3</sup> на железнодорожных переездах с разбивкой по типам железнодорожных переездов (как определено в подпункте 3).

---

<sup>1</sup> В соответствии с определением в согласованном глоссарии Евростата ЕС/ОЭСР/ЕЭК ООН.

<sup>2</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА для базы данных ЕС по единым показателям безопасности (серьезные железнодорожные аварии).

<sup>3</sup> Все аварии, зарегистрированные в данной стране (необязательно сопоставимые). Используется также в статистике безопасности дорожного движения ЕЭК ООН.

7. Общее количество погибших<sup>4</sup> и тяжелораненых<sup>5</sup> в авариях на железнодорожных переездах с разбивкой (по возможности) по следующим типам:

- a) всего пользователей<sup>6</sup> железнодорожных переездов, в том числе:
  - i) пешеходы;
  - ii) велосипедисты<sup>7</sup>;
  - iii) пользователи автомобилей<sup>8</sup>;
  - iv) другие пользователи железнодорожных переездов<sup>9</sup>;
- b) пассажиры железнодорожного транспорта<sup>10</sup>;
- c) работники железнодорожного транспорта<sup>11</sup>;
- d) прочие (за исключением нарушителей)<sup>12</sup>.

8. Общее количество железнодорожных переездов на 31 декабря по типу защиты и с разбивкой по следующим типам переездов (классифицированных по типу защиты)<sup>13</sup>:

- a) железнодорожный переезд без шлагбаума;
- b) железнодорожный переезд со шлагбаумом:
  - i) с ручным управлением;
  - ii) автоматический с системой предупреждения пользователя;
  - iii) автоматический с системой защиты пользователя;
  - iv) с системой защиты со стороны рельсового пути.

9. Показатели 1 и 2 на

- млрд. поездо-км<sup>14</sup>;
- тыс. км пути<sup>15</sup>;
- тыс. железнодорожных переездов<sup>16</sup>.

10. Некоторые данные, используемые для унификации (например, объемы движения и протяженность сети), уже собираются в процессе сбора данных ЕЭК ООН/ОЭСР/Евростата.

<sup>4</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>5</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>6</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>7</sup> В качестве альтернативного варианта можно учитывать всех пользователей автомобильного транспорта (включая велосипедистов).

<sup>8</sup> Термин «автомобиль» определен в Венской конвенции 1968 года ЕЭК ООН [статья 1 n)].

<sup>9</sup> Другие пользователи, такие как конные повозки, воловьих упряжки, телеги, сельскохозяйственные транспортные средства.

<sup>10</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>11</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА; например, сторожа переездов, путевые рабочие и члены поездных бригад.

<sup>12</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>13</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>14</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>15</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

<sup>16</sup> Сбор данных уже проводился ЕЖДА.

11. Что касается потенциальных регулярных механизмов сбора данных, то можно воспользоваться существующими возможностями для сбора транспортных данных (ЕЭК ООН/ОЭСР/ЕСТАТ), в частности их общим вопросником.

12. Унификацию исходных данных, позволяющую лучше сравнивать показатели, можно проводить разными способами: с использованием наборов данных, перечисленных выше, или других общедоступных данных (например, статистики безопасности дорожного движения). Глоссарий согласованных терминов и определений в обоснование предложенных показателей приводится в приложении к настоящему документу.

## **II. Хранение сопоставительных данных и управление ими**

13. В качестве провайдера хостинга для базы данных определена ЕЭК ООН.

14. Предлагается, чтобы ЕЭК ООН обратилась к соответствующим странам, участвующим в работе WP.6, с просьбой передавать данные с помощью вопросника, учитывающего все показатели, упомянутые в пункте I.A.

## Приложение

### I. Определения

#### **Происшествия на железнодорожных переездах и их последствия (общий Глоссарий по статистике транспорта<sup>17</sup>)**

##### **Происшествие (железнодорожный транспорт) [A.VII-01]**

Нежелательное или непреднамеренное внезапное событие или цепь таких событий, которые имеют пагубные последствия. Происшествиями на железных дорогах являются несчастные случаи с участием по крайней мере одного движущегося железнодорожного транспортного средства.

##### **Аварии на переездах [A.VII-13]**

Любое происшествие в пределах железнодорожного переезда с участием по крайней мере одного поезда и одного или более транспортного средства, пересекающего путь, а также других участников дорожного движения, таких как пешеходы, или объектов, временно находящихся на путях или возле них.

##### **Дорожно-транспортное происшествие со смертельным исходом [B.VII-02]**

Любое дорожно-транспортное происшествие с нанесением травмы, в результате которого погиб человек.

##### **Погибший [A.VII-09, B.VII-05]**

Любой погибший на месте или скончавшийся в течение 30 дней в результате дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы.

##### **Тяжелораненый [A.VII-10, A.VII-6]**

Любой раненый, который был госпитализирован на период свыше 24 часов.

##### **Пользователи железнодорожного переезда [A.VII-16]**

Лица, использующие железнодорожный переезд для пересечения железнодорожных путей любым видом транспорта или пешком.

##### **Велосипед [B.II.A-05]**

Дорожное транспортное средство, которое имеет два или более колес и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся в этом транспортном средстве, в частности с помощью системы педалей, рычага или рукоятки (например, двухколесный, трехколесный, четырехколесный велосипеды, а также инвалидные коляски).

---

<sup>17</sup> Иллюстрированный общий Глоссарий по статистике транспорта (ЕЭК ООН, ОЭСР, Евростат) <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf>.

**Дорожное механическое транспортное средство [В.П.А-06]**

Дорожное транспортное средство, оборудованное двигателем, который является единственным средством для приведения его в движение, и обычно используемое для перевозки пассажиров или грузов или для буксировки на дорогах транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров или грузов.

**II. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года (Венская конвенция)****Автомобиль [статья 1 п)]**

Механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, т.е. нерельсовые транспортные средства, соединенные с электрическим проводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов по дорогам или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией.

**III. Директива Комиссии ЕС 2014/88/EU – Добавление к приложению I – Общие определения для единых показателей безопасности****Показатели, касающиеся аварий****Серьезные аварии [пункт 1.1]**

Любая авария с участием по крайней мере одного движущегося железнодорожного транспортного средства, в результате которой по крайней мере один человек погиб или тяжело ранен, либо нанесен значительный ущерб парку, путям, другому оборудованию или окружающей среде, либо приведший к значительному сбою в движении. Исключаются аварии в мастерских, складах и депо.

**Поезд [пункт 1.4]**

Одно или несколько железнодорожных транспортных средств, буксируемых одним или несколькими локомотивами либо автотрисирами, или одиночная автотриса, двигающаяся под определенным номером либо под отдельным обозначением между конкретным исходным пунктом и конкретным конечным пунктом.

## Показатели, касающиеся технической безопасности инфраструктуры

### Железнодорожный переезд [пункт 6.3]

Любое пересечение между дорогой и железнодорожными путями, разрешенное руководителем инфраструктуры и доступное для общественных или частных пользователей дорог. Исключаются проходы между платформами в пределах станции, а также проходы по путям, предназначенные исключительно для использования работниками<sup>18</sup>.

### Дорога [пункт 6.4]

Для целей статистики железнодорожных происшествий – любая общественная или частная дорога, улица или шоссе, включая пешеходные и велосипедные дорожки.

### Проход [пункт 6.5]

Любой путь, помимо дороги, предусмотренный для прохода людей, животных, транспортных средств или техники.

### Железнодорожный переезд без шлагбаума [пункт 6.6]

Железнодорожный переезд без какой-либо системы предупреждения или защиты, приводимой в действие, когда пользователю небезопасно пересекать переезд.

### Железнодорожный переезд со шлагбаумом [пункт 6.7]

Железнодорожный переезд, на котором пользователи защищены от приближающегося поезда или предупреждены об этом с помощью устройств, приводимых в действие, когда пользователю небезопасно пересекать переезд.

Защита с использованием физического устройства включает:

- полушлагбаум или полный шлагбаум;
- ворота.

Предупреждение с использованием стационарного оборудования на железнодорожных переездах включает:

- видимые устройства: огни;
- звуковые устройства: колокола, сирены, клаксоны и т.д.

Железнодорожные переезды со шлагбаумом классифицируются следующим образом:

а) **с ручным управлением:** железнодорожный переезд, на котором система защиты или предупреждения пользователей приводится в действие вручную работником железнодорожного транспорта;

<sup>18</sup> В определении «железнодорожного переезда» в единых показателях безопасности включен «проход», поэтому оно имеет более универсальный характер, чем определение Евростата.

b) **автоматические с системой предупреждения пользователей:** железнодорожный переезд, на котором система предупреждения пользователей приводится в действие при приближении поезда;

c) **автоматические с системой защиты пользователей:** железнодорожный переезд, на котором система защиты пользователей приводится в действие при приближении поезда. К ним относятся железнодорожные переезды с системами защиты и предупреждения;

d) **с системой защиты со стороны рельсовых путей:** железнодорожный переезд, на котором система сигнализации или другая поездная система защиты позволяет поезду продолжать движение, если на железнодорожном переезде в полной мере обеспечена защита пользователей и отсутствуют какие-либо препятствия.

## **Определения единиц измерения**

### **«поездо-км» [пункт 7.1]**

Единица измерения пробега поездов, выражающая собой перемещение одного поезда на один километр. Используется расстояние фактического пробега (если таковое известно), в противном случае используется стандартное расстояние в сети между пунктами происхождения и назначения. Учитывается только расстояние на национальной территории страны-респондента.

### **«погонный км» [пункт 7.3]**

Протяженность железнодорожной сети, измеряемая в километрах. Для многопутных железнодорожных линий с несколькими путями учитывается только расстояние между пунктами происхождения и назначения.

### **«км пути» [пункт 7.4]**

Протяженность железнодорожной сети, измеряемая в километрах. Учитывается каждый путь многопутных железнодорожных линий.

---