



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/120/Add.2
17 December 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ СЕССИИ**

(Женева, 18-21 ноября 2008 года)

Добавление

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Безопасность на железнодорожных переездах

Записка секретариата

1. Ниже члены WP.1 могут ознакомиться с текстом, касающимся безопасности на железнодорожных переездах (справочный документ ECE/TRANS/WP.1/2008/7), в том виде, в каком он был принят Рабочей группой на ее пятьдесят шестой сессии (см. ECE/TRANS/WP.1/120, пункт 31).
2. Содержание этого текста найдет отражение в главе 1 пересмотренной СР.1 в качестве раздела 1.9.

Пересмотр Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1)

Глава 1 Общие правила поведения в условиях дорожного движения

...

1.9 Безопасность на железнодорожных переездах

1.9.1 Контекст

Железнодорожный переезд означает любое пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями или трамвайной линией, имеющей собственную основную площадку земляного полотна. В некоторых странах железнодорожные переезды включают пересечение рельсовой нитки с пешеходной дорожкой. 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. Как раз в силу того, что эти переезды расположены на одном уровне, они являются объектами серьезной опасности, несмотря на знаки и сигналы, предупреждающие об их наличии (см. в этой связи предупреждающие знаки, предписанные Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года – приложение 1, раздел А, пункты 25, 26, 28 и 29), и - в некоторых случаях - шлагбаумы или полушлагбаумы, установленные с целью не допустить проезда пользователей дороги во время приближения или прохождения одного или более рельсовых транспортных средств. Как правило, с учетом соотношения массы железнодорожного состава и автомобиля риску подвергается главным образом 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 погибают или получают травмы большое число пользователей дороги, что происходит либо из-за несоблюдения ими 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 же 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, так как 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 автомобильной дороге или железнодорожному пути. Как правило, подавляющее большинство железнодорожных переездов располагается либо на пересечении железнодорожных путей и дорог с низкой интенсивностью движения, либо на второстепенных железнодорожных линиях. Тем не менее, для уменьшения риска столкновения на 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 долгосрочную перспективу с учетом связанных с этим расходов и относительно длительных сроков разработки и реализации проектов. Кроме того, 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, определяющие правила, которые надлежит соблюдать при приближении к железнодорожному переезду или при проезде по нему всем пользователям дороги, независимо от того, являются ли они пешеходами, велосипедистами, водителями мопедов, мотоциклистами или водителями механических транспортных средств с четырьмя или более колесами.

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 в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года), когда к обозначенному таким образом железнодорожному переезду приближается рельсовое транспортное средство.

Некоторые страны дополняют эти правила более строгими требованиями к водителям городских и междугородных автобусов, которые обязаны останавливаться перед железнодорожными переездами, не оборудованными такими автоматическими предупредительными устройствами, как шлагбаумы, полушлагбаумы или мигающие световые сигналы. В этих странах водители школьных автобусов обязаны останавливаться перед железнодорожными переездами, независимо от того, оборудованы ли они шлагбаумами, полушлагбаумами или мигающими световыми сигналами.

b) Правила обгона

Аналогичным образом, странам следует включить в свое законодательство положения пункта 8 статьи 11 Конвенции о дорожном движении 1968 года, в котором определены правила обгона непосредственно перед железнодорожным переездом и на нем. Теоретически им следует также включить в него более строгие положения Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года.

1.9.2.2 Повышение информированности пользователей дороги

С помощью информационно-разъяснительных кампаний странам следует также повышать информированность пользователей дороги об опасностях, которые представляют такие железнодорожные переезды, подчеркивая важность соблюдения правил, указанных в пункте 1.9.2.1, для их же собственной безопасности.

В дополнение к этим правилам каждой из категорий пользователей дороги следует настоятельно рекомендовать:

- a) *пешеходам*: использовать железнодорожные переезды только для перехода через пути и выбирать при этом кратчайший маршрут;
- b) *велосипедистам, водителям мопедов и мотоциклистам*: всегда пересекать железнодорожные пути под прямым углом к рельсам;
- c) *водителям механических транспортных средств*:
 - избегать переключения скоростей во время пересечения железнодорожного пути;

- при приближении к железнодорожному переезду останавливаться независимо от того, слышат или видят ли они приближающееся рельсовое транспортное средство;

d) в частности, *водителям транспортных средств, перевозящих грузы и пассажиров:*

- ознакомиться с особенностями железнодорожных переездов, расположенных по маршруту следования;
- хорошо знать габариты своего транспортного средства и перевозимого груза, с тем чтобы быть уверенными в том, что им хватит пространства для полного освобождения железнодорожного пути и его безопасного пересечения.

1.9.2.3 Инфраструктура и оборудование

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

Автоматические железнодорожные переезды следует оборудовать световым сигналом красного цвета, предписывающим полную остановку, в сопровождении звуковой сигнализации; о наличии таких переездов следует заранее предупреждать с помощью соответствующих знаков в зависимости от того, оборудован ли данный переезд шлагбаумами.

В целях повышения безопасности и степени соблюдения установленных правил железнодорожные переезды могут быть оборудованы техническими системами, позволяющими осуществлять автоматические проверки. Такие системы дают возможность выявить и идентифицировать любое транспортное средство, пересекающее железнодорожный переезд после включения запрещающего светового сигнала, с тем чтобы документально доказать факт нарушения и наказать водителя.
