



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.2
6 January 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок восьмая сессия, 20-22 марта 2006 года,
пункт 5 о) повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.2¹

Знаки с изменяющимся сообщением

Пересмотренный документ, подготовленный небольшой группой

Приводимое ниже пересмотренное предложение о знаках с изменяющимся сообщением было подготовлено небольшой группой в составе представителей Германии, Испании, Нидерландов и Франции под председательством Испании. В него включены замечания, полученные от членов WP.1 после сорок седьмой сессии.

¹ Предыдущий вариант этого документа издан под условным обозначением TRANS/WP.1/2005/6/Rev.1.

Знаки с изменяющимся сообщением

Предлагается добавить в Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (СР.2) следующий текст. Вопрос о предложении места размещения этих текстов в СР.2 остается на усмотрение секретариата WP.1. По мнению небольшой группы, в результате добавления этих текстов существующий пункт 2.3 СР.2 становится неактуальным.

Небольшая группа считает, что включение этих пунктов является вполне приемлемым краткосрочным решением. Когда впоследствии эти пункты войдут в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, небольшая группа рекомендует включить вопрос о "сигналах для контроля полос движения" в качестве отдельного пункта, с тем чтобы они больше не классифицировались в качестве особого вида светового сигнала для регулирования движения. Это объясняется тем, что сегодня в системах контроля за полосами движения очень часто используются ограничения скорости (или рекомендуемая скорость) в качестве позитивного указателя на то, что может использоваться конкретная полоса движения, а это приводит к путанице между дорожными знаками и сигналами для полос движения.

Кроме того, для определения приоритетности либо ограничений скорости, указываемых на стационарных знаках, либо ограничений скорости, указываемых на знаках с изменяющимся сообщением, рекомендуется добавить ряд других правил.

Рекомендуется, чтобы:

- a. ограничения скорости, указываемые на знаках с изменяющимся сообщением (с "электронной" версией знака С-14), имели преимущественную силу над ограничениями скорости, указываемыми на стационарных знаках, и
- b. "электронная" версия знака С-17а использовалась для указания на окончание действия ограничения скорости, предписываемого на знаках с изменяющимся сообщением; после этого опять начинает "действовать" последнее ограничение, указываемое на стационарном знаке С-14 (если таковой применяется).

Примечания:

1. владельцу дороги, управляющему движением или дорожному оператору следует обеспечить, чтобы противоречащие друг другу ограничения скорости не указывались, если на одном и том же участке дороги используется более одной системы ЗИС;
2. владельцу дороги следует также обеспечить, чтобы на одном и том же участке дороги ограничения скорости, указываемые на ЗИС, никогда не превышали ограничения, указываемые на стационарных знаках;
3. "электронный" знак С-17а также служит для указания на "окончание действия ограничений" в отношении красных крестов, используемых на знаках с изменяющимся сообщением.

1. Определение

































Знак с изменяющимся сообщением (ЗИС) представляет собой знак для цели отображения одного из ряда сообщений, которые при необходимости могут меняться или включаться либо отключаться¹ (примечание: все сноски приводятся в конце документа).

2. Изменение цвета

Как предусматривается в пункте 1-bis статьи 8 Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах, обозначения темного цвета могут заменяться на светлые, а светлый фон заменяется на темный.

3. Перечень рекомендованных Венской конвенцией знаков для использования на ЗИС

На ЗИС рекомендуется использовать только нижеперечисленные знаки. Следует отметить, что ЗИС включаются только в случае необходимости. Знаки, означающие обязательное предписание, указывают на то, что ограничение действует не всегда. Предупреждающие знаки указывают на то, что ЗИС используются только в случае возникновения опасности. Информационно-указательные знаки указывают на то, что ЗИС используются только временно, когда целесообразно сообщить какую-либо конкретную информацию.

Запрещающие, ограничивающие или предписывающие знаки	Знаки, предупреждающие об опасности	Указатели направлений и информационно-указательные знаки и дополнительные таблички
<p><i>Запрещающие или ограничивающие знаки</i></p> <p>C-1a </p> <p>C-2 </p> <p>C-3e </p> <p>C-10 </p> <p>C-13aa </p> <p>C-13ba </p> <p>C-14 </p> <p>C-17a </p> <p>C-17b </p> <p>C-17c </p> <p>C-17d </p> <p><i>Предписывающие знаки</i></p> <p>D-1a </p> <p>D-9 </p>	<p>A-4a;  A-4b </p> <p>A-5 </p> <p>A-9 </p> <p>A-16 </p> <p>A-17a </p> <p>A-23 </p> <p>A-24 </p> <p>A-31 </p> <p>A-32 </p>	<p><i>Указатели направлений и информационно-указательные знаки</i></p> <p>G-1a </p> <p>G-1b </p> <p>G-1c </p> <p>G-11b </p> <p>G-12 </p> <p>G-17 </p> <p><i>Дополнительные таблички</i></p> <p>H-1 </p> <p>H-2 </p> <p>H-5a </p>

Рекомендуется расширить значение предупреждающего знака "выезд велосипедистов на дорогу или ее пересечение" (A-14) на "велосипедисты, выезжающие на дорогу или ее пересечение либо использующие дорогу".

4. Новые знаки для использования на ЗИС

[Глава III, статья 23, в пункт 11 добавить: "Если нет возможности разместить сигналы над полосами движения, распределение полос может быть указано на одном знаке". (См. предложение I-1)]

Знаки особых предписаний	Знаки, предупреждающие об опасности	Указатели направлений и информационно-указательные знаки и дополнительные таблички
<p>E-17 (распределение полос)  ii</p> <p>E-18a, E-18b, E-18c, (использование укрепленной обочины)  iii</p>	<p>A-33 (пешеходы)  iv</p> <p>A-34 (скользкая дорога - лед или снег)  v</p> <p>A-35 (дорожно-транспортное происшествие)  vi</p> <p>A-36 (туман)  vii</p> <p>A-37 (водитель-"призрак")  viii</p>	<p>Указатели направлений и информационно-указательные знаки</p> <p>G-23 (изменение маршрута) </p> <p>G-25 (дорога закрыта)  ix</p> <p>G-26 (выезд закрыт)  x</p> <p>G-27 (полоса для ТС с большим числом пассажиров)  xi</p> <p>Дополнительные таблички</p> <p>H-10 (снегоуборочная машина) </p>

[Ниже приводятся некоторые определения для новых знаков и соответствующие примеры:]

Знаки, означающие обязательное предписание

Предписывающие

I-1. Регулирование распределения полос движения [в качестве альтернативы "сигналам для полос движения", помещаемым над каждой полосой проезжей части; предлагается в поправке к Венской конвенции, вступившей в силу 30 ноября 1995 года.]

Пример для обозначения того, что для движения открыта только левая полоса



Разрешается использовать любые другие сочетания крестов и стрелок, причем даже для дорог более чем с двумя полосами движения.

Предупреждающие знаки

A-33. Пешеходы на дороге




A-34. Опасность скользкой дороги из-за льда или снега



Другая возможность - сочетание знака А-9 с дополнительной табличкой Н-9



А-35. Препятствие из-за дорожно-транспортного происшествия  ^{xii}.

А-36. Ограниченная видимость из-за тумана, дождя или снега (см. ниже)



А-37 Водитель, движущийся против основного потока (так называемый водитель-"призрак") с возможным добавлением вспомогательного текста на национальном языке



Информационно-указательные знаки

Тактические (т.е. сообщения ЗИС, относящиеся к одному и тому же участку дороги)

G-24а-с. Временное наличие или отсутствие укрепленной обочины

- G-24а: использование укрепленной обочины



- G-24b: прекращение использования укрепленной обочины



- G-24с: съезд с укрепленной обочины



G-25. Дорога впереди закрыта - следующий съезд обязателен



G-26. Следующий съезд закрыт - продолжайте движение



G-27. Полоса для транспортных средств с большим числом пассажиров

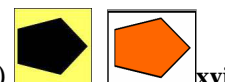


H-10. Впереди работает снегоуборочная машина



Стратегические (т.е. сообщения ЗИС относятся к другим дорогам)

G-23. Рекомендованный альтернативный маршрут (изменение маршрута)



5. Связь между дорожными ситуациями и классами дорожных знаков для ЗИС

От предупреждающих до информационно-указательных знаков

Для того чтобы в максимально возможной степени выделить предупреждающие знаки, только для них следует использовать красный треугольник и только они должны размещаться в конкретном месте или вблизи ЗИС (<2 км). Для предупреждения об опасной ситуации на некотором расстоянии (>2 км) от ЗИС должны использоваться информационно-указательные знаки. Во многих случаях могут использоваться те же самые символы, но в квадрате, без красного треугольника. Для того чтобы проводить четкое различие между предупреждением о серьезной опасности и указанием на ожидаемую опасность на некотором расстоянии впереди, необходима дополнительная информация (например, указание дистанции).

От дополнительных табличек до информационно-указательных знаков

Некоторые из символов, используемых на дополнительных табличках, могут также применяться в качестве сообщений-указаний (при этом их размер изменяется с учетом новых габаритов).

6. Содержание и структура сообщения для использования на ЗИС

Необходимо проводить различие между дорожными и недорожными сообщениями ЗИС.

Дорожное сообщение ЗИС

1. При использовании ЗИС с пиктограммами основная информация передается на пиктограммах. Предпочтительно использовать конкретные пиктограммы вместо пиктограмм общего характера (например, пиктограмму с указанием на "дорожную пробку" вместо знака общей опасности А-31), если таковые существуют.

2. В текстовой части следует в максимально возможной степени пользоваться символами.
3. Избегать чередующихся сообщений.
4. Избегать избыточности информации, кроме как для цели ознакомления водителей с новыми пиктограммами.
5. Использовать только хорошо известные международные аббревиатуры, например аббревиатуры "KM" - километры, "MIN" - минуты и т.д.
6. Сводить к минимуму количество слов и символов (например, не более 7).
7. Знаки, означающие обязательные предписания, должны указываться без какого-либо текста.
8. Если в предупреждающих сообщениях используются слова, то необходимо размещать информацию, касающуюся характера опасности, в первой строке. Вторую строку оставлять незаполненной (при наличии трех строк) и при необходимости давать краткую дополнительную рекомендацию в третьей строке.
9. Если для сообщений об опасных происшествиях на значительном расстоянии (>2 км) используются слова, то вначале указывать информацию о характере происшествия в первой строке, затем расстояние и/или протяженность во второй строке и, если это представляется полезным, дополнительную информацию (например, рекомендацию, причину) в третьей строке.
10. В случае стратегического изменения маршрута перед точкой принятия решения на дорожной сети, возможно, целесообразно разделять информацию, связанную с направлением движения, от рекомендации в отношении маршрута. В таком случае можно использовать две отдельные или чередующиеся таблички: одну с указанием протяженности, характера опасности и места и другую - с рекомендацией об измененном месте назначения и маршруте.


Недорожные сообщения ЗИС

Недорожные сообщения можно подразделить на нейтральные сообщения, общие сообщения, касающиеся безопасности, и прочие сообщения.

11. Как правило, при отсутствии необходимости сообщения о дорожном движении информационные табло должны быть чистыми.
12. Нейтральные сообщения (например, пунктирные линии, время, температура) применяются для указания на то, что ЗИС функционирует, но в данный момент не содержит конкретного дорожного сообщения; при необходимости такие сообщения должны быть очень короткими и указываться таким образом, чтобы их нельзя было спутать с информацией о реальных дорожных условиях (например, посредством их произвольного размещения со стороны текстовой части).
13. Сообщения об общей безопасности (информацию о безопасности дорожного движения) обычно использовать не рекомендуется, поскольку они могут отвлечь внимание водителей непосредственно от сообщений о реальных дорожных условиях. Если же они используются, то должно быть совершенно четко указано, что они информируют о той или иной временной кампании по вопросам общей безопасности. В любом случае в недорожных сообщениях не следует использовать пиктограммы.
14. Прочие сообщения, например коммерческие/рекламные, исключаются.

Сноски

- i Определение, используемое CENTRICO.
- ii Испанский образец (на основе световых дорожных сигналов - крестов и стрел); уже применяется.
- iii G-24 a, b, c: немецкий образец; пиктограмма уже применяется в Германии и Нидерландах.
- iv Знак уже применяется в некоторых национальных правилах дорожного движения (например, в Испании, Нидерландах).
- v Проект COST 30 BIS (1985 год).
- vi Проект COST 30 BIS (1985 год).
- vii Проект TROPIC (1998 год).
- viii Проект TROPIC - образец Соединенного Королевства (1998 год).
- ix Итальянский образец (в соответствии с "Белой книгой" ЗИС, 1991 год) также принят Францией.

- x Французский образец.
- xi Итальянский образец - дополнительная табличка для снегоуборочной машины.
- xii Проект COST 30 BIS (1985 год). Были опробованы другие возможности (в частности, пиктограмма  для проекта TROPIC), однако на данный момент предложенный вариант представляется технически наиболее легко осуществимым.
- xiii Этот альтернативный вариант был опробован в рамках проекта TROPIC и оказался оптимальным для условий плохой видимости в целом.
- xiv На данный момент лучшего варианта не существует. Рекомендуется использовать текст рядом с пиктограммой или под пиктограммой ("встречное транспортное средство, двигаться осторожно").
- xv Эта пиктограмма, обозначающая полосу движения для транспортных средств с несколькими пассажирами, указывает на то, что для транспортных средств с числом пассажиров "два или более" открыта специальная полоса движения; использование этой полосы можно ограничить в еще большей степени посредством соответствующего указания на знаке (например, 3 +, 4 +... пассажира на транспортное средство или АВТОБУС).
- xvi В проекте SERTI предусматривалось использование черной и желтой стрелок. Такая форма была выбрана во избежание путаницы между этим указанием для объезда и формами стрелок, используемых в указателях направления и рекомендациях в отношении маршрутов на ЗИС. Данный знак предназначен для использования в трех направлениях: налево, направо и прямо. Следует отметить сходство между знаком SERTI и стрелкой COST 30 BIS (в настоящее время используемой в Германии), что позволяет более гармонично скорректировать их функцию и дизайн.
