



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

Шестнадцатая сессия

Женева, 4–5 сентября 2018 года

**Доклад Группы экспертов по дорожным знакам
и сигналам о работе ее шестнадцатой сессии****I. Участники**

1. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам (GE.2) провела свою шестнадцатую сессию в Женеве 4 и 5 сентября 2018 года под председательством г-на К. Хофмана (Бельгия). В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Бельгии, Германии, Дании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

2. В работе сессии принимал также участие представитель Нигерии, не являющийся государством – членом ЕЭК. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: компания «Э-мейзинг дизайнз», компания «Яса Хусейн Аль-Юсифи энд санз кампани» и Ассоциация исследований в области автомобильных и железнодорожных перевозок (Forschungsgesellschaft Strasse-Schiene-Verkehr (FSV)).

II. Утверждение повестки дня

3. Группа экспертов утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.2/31).

**III. Программа работы: анализ национального
законодательства****A. Знак, обозначающий необходимость сбивать шлагбаум (барьер)
в том случае, когда транспортное средство оказалось блокировано
на железнодорожном переезде**

4. На своей пятнадцатой сессии Группа экспертов решила разработать знак, обозначающий необходимость сбивать шлагбаум (барьер), предпочтительно в виде



указательного знака из раздела G, в соответствии с форматом, используемым для знака аварийного выхода (G, 23). На нынешней сессии эксперты изучили предложения, касающиеся исполнения знаков, обозначающих необходимость сбивать шлагбаум, которые были представлены Италией (неофициальный документ № 3, сентябрь 2018 года), FSV (неофициальный документ № 4, сентябрь 2018 года), компанией «Э-мейзинг дизайнз» и секретариатом. Группа остановилась на предложении FSV: на прямоугольном знаке с зеленым фоном и белым значком, символизирующим аварию, изображен сломанный шлагбаум и задняя часть транспортного средства. Кроме того, Группа решила, что на этом знаке должен быть изображен барьер с белыми и красными полосами.

5. В определении знака следует предусмотреть, что цвет барьера на знаке должен соответствовать цвету барьера, установленного на железнодорожном переезде, в соответствии с пунктом 1 статьи 35. Следует рассмотреть возможность включения этого знака в Конвенцию после знаков G, 24, указывающих аварийный выход. Необходимо разработать положение о размещении знака, обозначающего необходимость сбивать шлагбаум, на внутренней стороне второго шлагбаума (того, который необходимо сбить) в направлении движения. Следует разработать также положение, допускающее добавление дополнительной таблички, содержащей надпись на национальном языке с указанием необходимости сбивать шлагбаум, и предписывающее ее размещение.

6. Представители Дании и Российской Федерации не согласились с включением знака, обозначающего необходимость сбивать шлагбаум, в Конвенцию. Они высказали мнение о том, что этот знак следует включить в Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах. По их мнению, в Конвенцию этот знак необходимо будет добавить только после получения свидетельств того, что он служит поставленной цели.

В. Рассмотрение рекомендаций по знакам А–F

7. Группа экспертов продолжила обзор своих предыдущих рекомендаций для знаков А–F на основе неофициального документа № 4 (февраль 2018 года), в котором отражены комментарии эксперта по документу ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/1.

8. В ходе обзора Группа согласовала или подтвердила свои предыдущие рекомендации, а также высказала новые рекомендации; эти рекомендации изложены ниже:

а) обод на предписывающих сигнальных знаках: обод необходимо сделать еще более широким;

б) предписывающие указатели направления: в Конвенцию следует включить восемь знаков, предписывающих направление (налево; вперед и налево; вперед, налево и прямо; прямо; направо; вперед и направо; вперед, направо и прямо; налево и направо); следует продолжить работу над исполнением стрелок; знак «Обязательные направления налево или направо» следует улучшить, с тем чтобы четко отразить направления движения влево и вправо: компания «Э-мейзинг дизайнз» предложит исполнение этого знака;

с) обязательное круговое движение: следует слегка увеличить расстояние между стрелками;

д) обязательная дорожка для пешеходов: обозначение следует сделать более нейтральным с гендерной точки зрения, изображение взрослого и ребенка должно быть обращено вперед;

е) обязательная дорожка для всадников: обозначение следует доработать, в частности на нем не должно быть изображено ноги всадника;

ф) окончание обязательной дорожки: знаки, указывающие на окончание обязательной велосипедной дорожки, пешеходной дорожки, дорожки для всадников, дорожки совместного пользования, а также на окончание действия требования об

обязательном применении цепей противоскольжения, должны быть включены в Конвенцию;

g) возможность реверсирования знаков раздела D: для знака D, 3 следует включить положения о возможности реверсирования только для левостороннего направления движения (обязательная возможность реверсирования);

h) обязательная минимальная скорость: следует уточнить положение об использовании на знаке единицы измерения скорости. Это уточненное положение следует включить также для знаков C, 14 (ограничение скорости) и G, 17 (рекомендуемая скорость);

i) обязательное направление движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы: цвет дорожной поверхности должен быть только белым. На этом знаке следует допустить использование также изображений, приведенных на знаках C, 3 m и C, 3 n. На знаке D, 10 следует разрешить использовать только знак D, 1 a, указывающий одно обязательное направление движения;

j) пересмотренные определения для предписывающих знаков: положение об обязательной возможности реверсирования следует добавить в определение знака D, 3 («Обязательное круговое движение»); определение знака D, 9 («Обязательное применение цепей противоскольжения») следует уточнить путем указания условий, в которых должны использоваться такие цепи, т. е. когда проезжая часть покрыта снегом или льдом;

k) стрелки на знаках E: исполнение стрелок необходимо изменить; их форма должна быть более стандартной, края – более резкими, нежели скругленными, а ножка стрелки – плоской;

l) полосы движения, выделенные для автобусов: табличку H с изображением автобуса следует перенести к стрелке, расположенной непосредственно на знаке. Этот знак следует изучить в ходе пересмотра знаков, не предусмотренных Конвенцией;

m) предварительное перестроение в рядах: определение этого знака должно содержать положение о том, что этот знак может включать дорожную разметку для разделения полос, обозначенных стрелками;

n) одностороннее движение: знак, размещаемый перпендикулярно оси проезжей части дороги, следует оставить квадратным, ножка стрелки должна вмещать надпись на знаке, размещаемом параллельно оси проезжей части дороги;

o) автомагистрали и автомобильные дороги: на этих знаках дорожная поверхность должна быть синей или зеленой, а условное обозначение – белым. Положение, касающееся способа предупреждения о въезде на автомагистраль или автомобильную дорогу, следует сохранить в Европейском соглашении, а не переносить в Конвенцию. Обозначение транспортного средства спереди должно иметь более заметную решетку радиатора;

p) населенный пункт и выезд из населенного пункта: надпись должна быть выполнена строчными буквами, первая буква – прописная; надпись должна быть отцентрирована по горизонтали и вертикали на сигнальном щитке; параллельные линии, указывающие на прекращение действия предписания, следует откорректировать: линии должны иметь одинаковую ширину и находиться на одном и том же расстоянии друг от друга;

q) зональное действие: в определении знака следует отразить предпочтительность использования надписи «зона» или ее эквивалента на национальном языке. При указании времени часы отделяются от минут двоеточием; целые часы указывают без минут. Исполнение знака, указывающего на прекращение зонального действия, должно соответствовать тем же принципам, что и в нынешнем варианте, предусмотренном в Конвенции (без изменения цвета каймы на красный); надпись об окончании зонального действия должна оставаться черной или темно-синей;

- g) туннель: знак с обозначением каменной арки следует улучшить;
- s) пешеходный переход: единственным вариантом в Конвенции (для E, 12 и A, 12) должен быть вариант пешеходного перехода с разметкой в виде «зебры». Пункт 4 статьи 27 следует изменить путем исключения из него слова «предпочтительно». Обозначение человека и число полос в разметке в виде «зебры» следует выбрать из примеров, предложенных секретариатом, и знаков, используемых в Дании и Российской Федерации. Мнения экспертов необходимо направить в секретариат до начала следующей сессии. Вариант с черным фоном следует исключить;
- t) больница: следует увеличить размеры белой полосы между крестом и голубым фоном;
- u) стоянка: изображение буквы P следует оптимизировать;
- v) автобусные и трамвайные остановки: в определение этих знаков следует включить упоминание о специальных правилах дорожного движения, применимых к таким знакам. Для целей Конвенции исполнение этих знаков следует пересмотреть, с тем чтобы они соответствовали характеристикам для знаков E;
- w) Литва и Российская Федерация выступили против изменения исполнения знаков, обозначающих автобусные и трамвайные остановки;
- x) жилая зона: цвета следует ограничить голубым (для фона) и белым (обозначение). В определении для этого знака следует не ссылаться на другое международное соглашение, а перечислить особые правила дорожного движения, которые действуют в данном случае. Условное изображение дома на этом знаке не должно быть обрезано, а его форма может быть изменена согласно архитектурному стилю в соответствующей стране;
- y) красная полоса на знаках C: знак с красной полосой, помещенной за обозначение, должен быть включен в Конвенцию для знаков C, 3, C, 4 и C, 15, а другие варианты следует поместить в систему eCoRSS.

9. Группа рассмотрела неофициальный документ № 4 до пункта 63.

10. Группа поручила секретариату включить согласованные изменения в проект заключительного доклада.

11. В связи с нехваткой времени Группа экспертов не имела возможности обсудить замечания по документу ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/4, в котором содержатся поправки к приложениям 1 и 3 к Конвенции, а также неофициальный документ № 1, в котором объединены замечания экспертов. К секретариату была обращена просьба представить на следующей сессии документ ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/4/Rev.1, содержащий последние изменения.

12. Группа экспертов решила запросить мнение экспертов в отношении предпочтительных обозначений для мотоциклов и мопедов.

13. Председатель Группы экспертов представит проект предварительного варианта нового структурированного доклада Глобальному форуму по безопасности дорожного движения (WP.1) на его семьдесят седьмой сессии для получения первичных замечаний и отзывов. Проект предварительного варианта нового структурированного доклада должен быть представлен на следующей сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/5).

C. Оценка знаков, не предусмотренных в Конвенции, и соответствующие замечания

14. В связи с нехваткой времени Группа экспертов не имела возможности обсудить этот пункт повестки дня. Документ, представленный по этому пункту повестки дня, будет обсуждаться на следующей сессии.

IV. Система e-CoRSS

15. Секретариат проинформировал Группу экспертов о том, что архитектура системы e-CoRSS была создана, и теперь в ней необходимо разместить обновленные изображения и текст, предложенный для пересмотренного приложения 1, а также предлагаемые поправки к положениям Конвенции и Европейскому соглашению 1971 года. Эта работа будет проводиться до завершения процесса подготовки Группой экспертов доклада по знакам Конвенции.

V. Прочие вопросы

16. Группа экспертов выразила признательность г-ну Л. Выровски за ценнейший вклад в работу Группы и пожелала ему всяческих успехов на новом поприще.

17. Группа обратилась к WP.1 с просьбой продлить ее мандат до 31 декабря 2019 года.

VI. Сроки и место проведения следующего совещания

18. Следующее совещание Группы экспертов состоится 22 и 23 ноября 2018 года в Женеве.

VII. Утверждение доклада

19. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей шестнадцатой сессии.

Приложение

**Знак, обозначающий необходимость сбивать шлагбаум
(барьер)**

