

**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 заблокировано  
на железнодорожном переезде**

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

GE.18-15503 (R) 151018 151018



\* 1 8 1 5 5 0 3 \*



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)**



---