



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2010/4
11 January 2010

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят девятая сессия

Женева, 22-24 марта 2010 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ 1968 ГОДА

Мандат Специальной группы экспертов по знакам с изменяющимся сообщением

Записка секретариата

1. На своей пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа решила учредить специальную группу экспертов для изучения интеллектуальных транспортных систем (ИТС), представляющих интерес для WP.1, и в частности знаков с изменяющимся сообщением (ЗИС). Мандат этой группы будет рассмотрен и, возможно, одобрен на пятьдесят девятой сессии WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/125, пункт 52).
2. В настоящем документе содержится предложение по мандату, которое основано на проекте, представленном правительством Испании и доработанном небольшой группой по ЗИС. Рабочей группе предлагается рассмотреть и, возможно, одобрить его.

3. Главные причины, приведшие к принятию решения по созданию этой группы: дорожная информация является гибким инструментом для разрешения основных проблем мобильности и безопасности и, следовательно, играет важную роль во всем мире. Представления о том, где может помещаться или отображаться дорожная информация, меняются чрезвычайно быстро и радикально, и дорожную разметку и обычные стационарные знаки уже нельзя считать единственным способом указания дорожной информации.

4. За последние 30 лет резко возросло значение электронных средств. Первоначально ЗИС были основным типом электронных знаков, однако сейчас ситуация изменилась: все более широкое распространение получают бортовые навигаторы (например, "ТОМ-ТОМ" или "Гармин"), встроенные дисплеи (например, бортовые идентификаторы (OBU)) и мобильные устройства (мобильные телефоны, навигаторы, КПК), а также Интернет. Соответственно изменяется и порядок использования дорожных знаков: вместо постоянных начинают применяться временные знаки, вместо статических - изменяющиеся, но повсеместно распространенные, вместо одноразмерных (один знак на одной стационарной опоре) - многомерные (на разных опорах отображено множество разных знаков). Эти изменения должны учитываться как в работе WP.1, так и в соответствующих правовых документах Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

5. Для удобства специальную группу экспертов по ИТС, представляющих интерес для WP.1, и в частности по ЗИС, предлагается именовать "Группой ЗИС". Эта Группа создается на основе своего предшественника - небольшой группы WP.1 по ЗИС - и должна учитывать десятилетний опыт европейского сотрудничества по различным проектам, связанным с гармонизацией ЗИС. Участие в Группе ЗИС открыто для всех государств - членов Организации Объединенных Наций.

6. Группа ЗИС будет действовать в рамках круга ведения WP.1, т.е. она будет "принимать и осуществлять меры, направленные на укрепление и повышение безопасности дорожного движения, разработку и согласование правил дорожного движения и дорожных знаков и сигналов, принимая во внимание и задачи по охране окружающей среды, а также на укрепление отношений между странами".

7. Группа ЗИС будет предлагать поправки к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, с тем чтобы учитывать новые технологии и обеспечивать согласованное отображение дорожной информации независимо от типа дорожных знаков, в частности информации, указываемой на обычных стационарных знаках и на электронных знаках (форма, конструктивное решение, содержание).

8. В качестве первого шага Группа ЗИС предложит базовую структуру для дорожных знаков, которая может послужить основой для нынешней и будущей работы¹. Как только будет достигнут консенсус по этой базовой структуре, Группа ЗИС предложит программу для постепенного восполнения различных пробелов, связанных с дорожной сигнализацией.

9. Ниже перечислены основные исходные материалы, которые будет использовать Группа ЗИС в своей работе:

- a) предыдущая работа, выполненная небольшой группой по ЗИС (2003-2008 годы)
- b) задача 09 Конференции руководителей автодорожных администраций европейских стран (СЕДР): доклад об использовании ЗИС в Европе (2009 год)
- c) работа, которая в настоящее время ведется в рамках ES4 (ES4 - Руководство "Маре Нострум", 2009 год)
- d) ЕСП (Европейский свод принципов взаимодействия "человек-машина", 2007 год)
- e) стандарты ИСО, имеющие непосредственное отношение к отображению дорожной информации.

10. Предлагается следующий предварительный график работы Группы ЗИС:

- a) март-апрель 2010 года: Группа ЗИС представляет свой план работы на пятьдесят девятой сессии WP.1 исходя из двух возможных вариантов: либо а) классификация электронных знаков в качестве подгруппы обычных стационарных знаков (нынешний вариант), либо б) отнесение электронных знаков к категории знаков дополняющих обычные стационарные знаки, но отличающихся от них (планируемый вариант). WP.1 принимает решение по этому предложению;

¹ Предварительные предложения, полученные от небольшой группа по ЗИС, воспроизводятся в приложении к настоящему документу.

- b) апрель-сентябрь 2010 года: члены Группы ЗИС действуют в соответствии с принятым планом исходя из намеченных целей с учетом проделанной работы. Подготовка проекта документа;
- c) сентябрь-октябрь 2010 года: проект предложения и результаты работы, выполненной Группой ЗИС, представляются шестидесятой сессии WP.1. WP.1 принимает решение по предложениям Группы ЗИС и достигнутым результатам;
- d) ноябрь 2010 года - март 2011 года: подготовка первого пакета предложений;
- e) март 2011 года: представление официального документа для рассмотрения и возможного одобрения на шестьдесят первой сессии WP.1.

11. Группа ЗИС собирается по мере необходимости; однако совещания в ЕЭК ООН в Женеве будут организовываться с учетом имеющихся возможностей (залов для заседаний, оборудования и т.д.). Как правило, совещания проводятся только на английском языке, но документы, подготовленные Группой ЗИС, будут переводиться на три официальных языка.

12. Группа ЗИС представляет отчет Рабочей группе по безопасности дорожного движения.

Приложение

Предварительные предложения небольшой группы по ЗИС

I. Пути решения вопроса: предлагаемый поэтапный сценарий

1. В настоящем документе Группа ЗИС предлагает WP.1 изменить структуру Конвенции 1968 года в соответствии со следующей основной классификацией:

- a) разметка дорог
- b) обычные стационарные знаки
- c) электронные знаки.

2. Идея этого предложения заключается в том, чтобы обеспечить упорядоченные нововведения для сохранения унифицированности дорожных знаков независимо от их типа, будь то обычные стационарные или электронные знаки (форма, конструктивное решение, содержание). Как выяснилось на примере ЗИС, учитывая применение разных форматов различными европейскими администрациями, сегодня опасность состоит в том, что конкурирующие отрасли и коммерческие предприятия используют сферу дорожной информации для продвижения своих торговых марок (более модно, эстетично и т.д.).

3. В принципе электронная сигнализация связана с использованием:

- a) светофоров
- b) дорожной сигнализации
- c) ЗИС
- d) встроенных устройств (бортовых идентификаторов, навигаторов, мобильных устройств)
- e) Интернета, придорожных киосков и т.д. (уличных экранов, устанавливаемых за пределами дорог).

4. Цель состоит в том, чтобы достичь консенсуса по базовой структуре дорожных знаков в качестве основы для нынешней и будущей работы. Затем следует упорядочить и

согласовать программу для постепенного заполнения различных пробелов в системе дорожной информации. Это предполагает: а) проведение поэтапной реформы и б) рассмотрение главных задач и основных пиктограмм, разработку предложений и т.д.

II. Обоснование целесообразности тройного подхода в Конвенции 1968 года

5. Полноматричные (конфигурируемые) ЗИС как удобная модель для транспонирования: в настоящее время многие ЗИС являются полноматричными; на них можно отобразить практически все типы знаков, пиктограмм или сочетаний знаков, причем различных размеров. Иными словами, нынешние тенденции в сфере гармонизации ЗИС конфигурируемого формата позволяют чрезвычайно быстро адаптироваться к будущим требованиям в отношении бортовых дисплеев (также конфигурируемых). Тем самым нет необходимости полностью перепроектировать бортовые дисплеи, на которых отображается дорожная информация.

6. Обычные стационарные знаки по сравнению с электронными знаками - визуальные параметры: обычные стационарные знаки представляют собой знаки определенного цвета и "непрерывного" формата. Их визуальные характеристики (эффект размеров знаков и взаимодействие с окружающей средой) различаются. Это позволяет без труда изменять размеры знаков (масштаб), и, как правило, они имеют стандартную поверхность отображения (формы и носители). Электронно-матричные знаки (состоящие из призм, лампочек, СИД) обычно имеют разное матричное разрешение в пикселях (32 x 32, 48 x 48, 64 x 64). Для удобства преобразования символов необходима адаптация (векторные символы), которая должна быть стандартной и доведена до сведения WP.1.

7. Обычные стационарные знаки по сравнению с электронными знаками - параметры конструктивного решения: электронные знаки должны соответствовать тем же принципам конструктивного решения, что и обычные стационарные знаки. Однако электронные знаки могут использоваться повсюду и в разных обстоятельствах, что было даже трудно предположить в случае обычных стационарных знаков. Для электронных знаков, состоящих из пиктограмм и буквенно-цифровых обозначений, требуются новые абстрактные символы, с тем чтобы сохранить надлингвистический характер дорожных знаков.

8. Обычные стационарные знаки по сравнению с электронными знаками - разное понимание: значение обычных стационарных знаков необязательно эквивалентно значению электронных знаков. Возьмем, к примеру, знак А,5 "Разводной мост". Обычный знак означает "предупреждение о приближении к разводному мосту", т.е. предупреждает о приближении к разводному мосту, который может быть открыт или

закрыт. В качестве ЗИС он означает приближение к разводному мосту, который в настоящее время открыт и по нему проехать нельзя!

9. Обычные стационарные знаки по сравнению с электронными знаками - необходимость гармонизации: если рассматривать нынешние и будущие ситуации, становится очевидной необходимостью учитывать и интегрировать различные типы знаков в зависимости от устройств отображения. Например, нам известно, как отображать рекомендацию в отношении скорости на обычных знаках, и в последнем издании СР.2 (январь 2009 года) указывается, что такие знаки можно также использовать на ЗИС. Предположим отсутствие каких-либо указаний по поводу рекомендованной скорости или бортовых идентификаторов. Можно ли в таком случае использовать другие форматы и формы знаков? Очевидно, было бы целесообразно применять стандартную рекомендацию как для обычных стационарных знаков, так и для ЗИС. Простое указание на необходимость придерживаться соответствующих форматов при отображении рекомендованной скорости на борту транспортного средства способствовало бы применению общих стандартов и установлению приоритетности знаков.

10. Предлагается несколько возможных путей разрешения проблемы:

- a) усовершенствование и возможное расширение той части СР.2, которая посвящена ЗИС;
- b) предложение по установлению правил приоритетности для обычных стационарных знаков и ЗИС;
- c) предложение по новой главе о "контроле полос движения" с ее выделением из главы о световых сигналах;
- d) пересмотр правил для "мигающих огней";
- e) предложения о полноматричной модели ЗИС;
- f) предложение по стандартному использованию знаков на основе применения встроенных устройств и Интернета.
