



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности
дорожного движения**

Шестидесят третья сессия

Женева, 19–22 марта 2012 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год)

Предложение по знакам с изменяющимся сообщением

Предложение Рабочей группе по безопасности дорожного движения неофициальной группы экспертов по знакам с изменяющимся сообщением

Представлено правительством Испании

1. 29 сентября 2011 года, на своей 62^{ой} сессии, WP.1 поручила специально созданной для этой цели группе, направленной на изучение ЗИС (группа ЗИС), подготовить конкретные предложения в соответствии с линией действия, направленной на реструктуризацию Конвенции 1968 с учетом ЗИС.
2. Группа ЗИС предлагает внести следующие конкретные изменения в содержание нижеуказанных вопросов:

А. Вопрос 1 – Необходимость установки различия между постоянными и переменными дорожными знаками

1.1 Потребность в определении термина "знаки с изменяющимся сообщением".

3. Группа ЗИС предлагает два варианта для разработки определения термина "знаки с изменяющимся сообщением":
4. С одной стороны, группа ЗИС считает, что определение, изложенное в RE.2, не должно подвергаться изменениям. Этим определением является следующее:

"Знак с изменяющимся сообщением (ЗИС) служит для отображения одного из серии сообщений, которые могут изменяться, включаться или выключаться по мере необходимости."

5. С другой стороны, группа ЗИС считает, что в содержание определения могут быть внесены небольшие изменения, таким образом, оно в большей степени будет соответствовать тексту о ЗИС, помещенному в статье 8 Конвенции. Данные изменения должны звучать следующим образом:

"Знак с изменяющимся сообщением (ЗИС) служит для отображения одной из серии надписей и символов, которые могут изменяться, включаться или выключаться по мере необходимости."

6. Группа предлагает поместить это определение в Главе I. Общие положения. Статья 1. Определения... в новом разделе (w).

1.2 Необходимость установки четкого статуса постоянных и переменных дорожных знаков, их координированного внедрения и применения.

7. Группа ЗИС рекомендует утверждение и помещение фразы следующего содержания:

"Знаки с изменяющимся сообщением должны использоваться только для сообщений о событиях, носящих временный характер. Статические долгосрочные сообщения должны всегда помещаться на постоянных (зафиксированных) дорожных знаках."

8. Группа предлагает поместить это определение в Главе II. Дорожные знаки. Раздел 8. 1. тер...

9. Пояснения, касающиеся данных предложений, предоставлены в Приложении I данного документа.

В. Вопрос 2 – Необходимость внесения изменений в описание роли светофоров, как дорожных знаков, в рамках Конвенции 1968

10. В настоящее время, в ряде случаев используются X-подобные сигналы и сигналы в виде стрелки (например, в сочетании с сигналом ограничения скорости движения), которые определяются в Конвенции 1968, как "светофоры" (Статья 23, пункт 11 а и b). Группа ЗИС советует придать X-подобным сигналам и сигналам в виде стрелки соответствующий статус дорожных знаков в Конвенции 1968, т.е. поместить их описание в Приложении 1 и придать соответствующую номенклатуру в Приложении 3. В принципе, как указано в Статье 32, пункте 11 а и b, светофоры, X-подобные сигналы и сигналы в виде стрелки являются дорожными знаками, которые могут мигать (или нет) и быть как белого, так и желтого цвета.

Текст для Приложения 1:




(E, 22) Сигналы, которые запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Три вида сигнала используются для регулирования движения по полосам:

- E, 22a: Запрещено движение транспорта по полосе, над которой он расположен.

- E, 22b: Разрешено движение транспорта по полосе, над которой он расположен.
- E, 22c: Данная полоса закрыта для движения транспорта, и необходимо перестроиться на полосу движения, указанную стрелкой.

Пиктограммы для Приложения 3:

		
E,22a	E, 22b	E, 22c

11. Пояснения, касающиеся данных предложений, предоставлены в Приложении II данного документа.

C. Вопрос 3 – Рекомендации по цветовой инверсии

12. Группа ЗИС решили придерживаться наиболее "экономичных" правил, т.е. оставить все стандартные цвета, указанные в Приложении 3 (хотя, возможно, что данные сигналы используются только для ЗИС).

13. Все сигналы должны быть помещены в каталоге в оригинальном, "натуральном" виде. В Статье 8, 1.бис, касающейся инверсии цвета, должны быть указаны другие варианты.

14. Группа ЗИС предлагает разместить на веб-странице WP.1 неофициальный каталог с цветами реверсивных сигналов. Это поможет избежать сильного изменения оригинального стиля сигналов, представленного в Конвенции 1968.

D. Вопрос 4 – Рекомендации в отношении содержания раздела "5.3.2. Правила в отношении содержания и структуры сообщений, помещаемых на ЗИС".

15. Раздел 5.3.2."Правила в отношении содержания и структуры сообщений, помещаемых на ЗИС", который располагается в настоящее время в R.E.2, должен быть перемещен в особое место в Конвенции 1968. Группа ЗИС предлагает включить данную информацию в новую статью Главы II Дорожные знаки.

16. С одной стороны, группа ЗИС считает, что описание различных правил, изложенных в RE.2 не должно подвергаться изменениям. Данные описания располагаются в левой колонке расположенной ниже таблицы.

17. С другой стороны, группа ЗИС считает возможным внести некоторые изменения в описание правил для большей ясности. Эти описания, с внесенными изменениями, располагаются в правой колонке таблицы.

5.3.2.1. Дорожные сообщения ЗИС.

<i>Оригинал</i>	<i>Новое</i>
1 При использовании пиктограмм для передачи сообщений через ЗИС, они являются носителями основной информации. Предпочитается использование специальных пиктограмм (если они существуют), а не символов обще-	При использовании пиктограмм, они всегда должны отражать основную информацию любого сообщения, помещаемого на ЗИС.

<i>Оригинал</i>	<i>Новое</i>
го характера (например, символа А, 24 представляющего "затор", вместо знака общей опасности А, 32).	
2 В тексте следует использовать максимально возможное количество графических элементов (например, пиктограмм, символов).	Если ЗИС оснащены этой возможностью, то необходимо использовать как можно больше графических элементов (пиктограмм, символов) для замены текста.
3 Если это возможно, следует использовать бестекстовые регулирующие сообщения.	При использовании нормативной пиктограммы/символа не требуется никакого поясняющего текста для лучшего ее понимания.
4 Предупреждающие об опасности сообщения (в сопровождении красного треугольника) используются, когда опасное место или участок дороги находятся недалеко от ЗИС (например, на расстоянии 2 км). Если в предупреждающем сообщении используется текст, то следует поместить информацию о характере опасности, а под ней можно дать дополнительную рекомендацию.	Предупреждающие об опасности сообщения (в сопровождении красного треугольника) как правило, не используются, когда опасное место или участок дороги находятся далеко от ЗИС (например, на расстоянии более 5 км). Если в предупреждающем сообщении используется текст, то следует вначале поместить информацию о характере опасности, а затем можно добавить дополнительную рекомендацию.
5 Когда ЗИС используются для помещения сообщения о ситуации в месте, которое расположено на некотором расстоянии (например, в 2 км или более), или о ситуации, которая может возникнуть в скором будущем (например, дорожные работы), то необходимо помещать также и дополнительную информацию (например, расстояние или, соответственно, дату и время). Рекомендуется использовать следующую структуру сообщений: на первой линии следует поместить информацию о характере события, а на второй – указать расстояние до места события и/или время. Третья линия может быть использована для дополнительной информации (например, рекомендаций или причин).	Когда ЗИС используются для сообщения о ситуации в месте, которое расположено на некотором расстоянии (например, в 5 км или более), или о ситуации, которая может возникнуть в скором будущем (например, дорожные работы), то необходимо помещать также и дополнительную информацию (например, расстояние или, соответственно, дату и время). При помещении сообщения рекомендуется поддерживать следующий порядок: 1. Информация о характере события. 2. Расстояние до места события и/или время. 3. Дополнительная информация (например, рекомендации, причины).
6 Следует избегать перемежающихся сообщений.	На ЗИС нельзя помещать перемежаемые (прокручиваемые), чередующиеся или последовательно идущие сообщения.
7 Следует избегать повторения информации, за исключением ознакомления водителей с новыми пиктограммами.	Сообщение на ЗИС не должно содержать объяснение значения символа, за исключением необходимости обучения водителей в связи с введением новой пиктограммы.

<i>Оригинал</i>	<i>Новое</i>
8 Следует использовать только общепризнанные международные сокращения (например, "км" для километров, "мин" для минут и т.д.).	Следует использовать только общепризнанные международные сокращения (например, "км" для километров, "мин" для минут и т.д.).
9 Следует сводить к минимуму количество слов и символов (например, не более семи).	Чтобы гарантировать безопасность водителей при прочтении сообщений на ЗИС, они не должны содержать более 4 информационных единиц.

5.3.2.1. Сообщения ЗИС, не связанные с дорожным движением.

<i>Оригинал</i>	<i>Новое</i>
10 При отсутствии сообщений, связанных с дорожным движением, ЗИС должны оставаться пустыми. Исключение может составлять отображение времени или пунктирной линии, указывающие на рабочее состояние ЗИС.	
11 Запрещено помещать на ЗИС коммерческие или рекламные сообщения.	

18. Пояснения, касающиеся данных предложений, предоставлены в Приложении III данного документа.

Приложение I

Пояснения, касающиеся Вопроса 1 – Необходимость установки различия между постоянными и переменными дорожными знаками

1. После обсуждения, члены группы ЗИС пришли к решению не давать нового определения различным знакам в Конвенции (например, разделять их на дорожную разметку, дорожные знаки и дорожные указатели). Определения имеют установленные границы, которые впоследствии усложняют их использование.

2. Единственным исключением является определение самих ЗИС. ЗИС являются комплексными сигналами, которые включают использование и смену пиктограмм, буквенно-цифровых обозначений, слов, сокращений и т.п. Постоянные знаки, после своей установки, постоянно находятся на одном и том же месте, и легко поддаются критике (что обычно и происходит). Эти знаки, одинаковые для всех, могут производиться и распространяться единственным агентством. С другой стороны, ЗИС являются изменяемыми, они могут включаться, выключаться и использоваться различными людьми... поэтому рекомендуется установить некоторые основные правила пользования, так как, в противоположном случае, ситуация, когда "все дозволено" может превратиться в норму в различных центрах управления дорожным движением. Поэтому, для начала следует определить, какие именно правила мы хотим применять для определенного типа дорожных знаков. Эти правила в настоящее время применяются только к ЗИС. Признаки переменных знаков по сравнению с постоянными могут быть определены достаточно точно.

3. Это определение основывается на следующих логических основаниях. В настоящее время к категории так называемых "дорожных знаков" относятся только постоянные знаки, что является неправильным. **Знаки с изменяющимся сообщением** также являются дорожными знаками.

4. Надо понимать, что дорожные знаки передают водителю определенный контекст, что оказывает влияние на интерпретацию этих знаков и на предпринимаемые водителем последующие действия. Два контекста являются наиболее важными, так как они оказывают прямое влияние на понимание дорожных знаков:

а) То, что представляет сам знак (реально). Ярким примером могут послужить предупреждающие знаки о ветре, снеге или заторах на дороге, т. е., указывать на переменные ситуации. Когда водители во время поездки в горы в августе видят постоянные знаки, которые указывают на наличие опасных точек, или, когда по дороге домой спокойным субботним вечером они видят предупреждение о возможных дорожных заторах, понятно, что эти знаки были установлены здесь в другое время, и водители не станут реагировать на них так же, как, соответственно, в январе или в понедельник утром. В различных контекстах знак может иметь различные значения, в соответствии с характером самого знака.

б) Не все дорожные знаки имеют одинаковый статус по отношению к действующему (текущему, реальному) времени. Постоянные знаки не всегда интерпретируются водителями таким же образом, как знаки, представленные в

изменяемом формате. Классическим примером является предупреждающий об опасности знак разводного моста. Когда знак представлен в постоянном формате, например, указывая водителям на то, что они приближаются к разводному мосту, он может быть открыт или закрыт (т.е. опасность может существовать или нет). Когда знак представлен в переменном формате, то он указывает водителям на опасность, и на то, что они приближаются к разводному мосту в данный момент.

5. Формулировка, предложенная для помещения в новом пункте 1.тер Статьи 8, служит во избежание массивного использования ЗИС (переменные знаки при этом "становятся статическими"), поскольку эта практика лишает ЗИС функциональности и эффективности.

Приложение II

Пояснения, касающиеся Вопроса 2 – Необходимость внесения изменений в описание роли светофоров, как дорожных знаков, в рамках Конвенции 1968

1. Первоначально, устройства контроля полос движения были предусмотрены, как специальные светофоры, с использованием соответствующих светофорных линз. Затем, когда контроль дорожных полос движения стал выполняться чаще, стало использоваться также и поле набора знаков (ЗИС): сначала для X-подобных сигналов и сигналов в виде стрелки, а потом и для знаков ограничения скорости на "свободных" полосах движения.

2. На основании закона, в подобных комбинациях X-подобные сигналы и сигналы в виде стрелки являются светофорами, а знаки, соответствующие прилегающим полосам – "дорожными указателями", хотя, в самом деле, все это представляет собой единую систему. Речь идет о наличии двух законных определений одних и тех же знаков.

3. Таким образом, не вносятся никаких изменений в Конвенцию 1968, все параграфы остаются на своих местах (так же знаки семафоров), но X-подобным сигналам и сигналам в виде стрелки также придается статус сигналов, позволяющий комбинировать их с другими знаками (как часто и делается). X-подобные сигналы и сигналы в виде стрелки являются ценной информацией, дополняющей дорожные знаки.

Приложение III

Пояснения, касающиеся Вопроса 4 – Рекомендации в отношении содержания раздела "5.3.2. Правила в отношении содержания и структуры сообщений, помещаемых на ЗИС"

1. Правило 9. Единицы информации: наиболее подходящий к ЗИС термин, для выражения которых могут использоваться пиктограммы, буквенно-цифровые обозначения, слова и т.п. ...

2. На ЗИС могут помещаться пиктограммы, абстрактные знаки, цифры, слова (например, описания, как топонимы) и сокращенные формы единиц информации. Единицу информации можно охарактеризовать, как ответ на вопрос, имеющий значение для водителей [3, 4]. Например, ответом на вопросы "Что случилось?" или "Что мне делать?" может стать в первом случае - "затор" или "ветер", а во втором - "медленное движение" или "выполните съезд на А-23". Единицы информации могут состоять из одного или нескольких слов или символов, и обычно располагаются на ЗИС в одну линию для простоты чтения и понимания сообщений.
