



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.1/2005/6/Rev.1  
1 July 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Сорок седьмая сессия, 12-15 сентября 2005 года,  
пункт 5 к) повестки дня)

**ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ СР.1 И СР.2**

**Знаки с изменяющимся сообщением (ЗИС)**

Пересмотренный документ, представленный небольшой группой

Небольшая группа по ЗИС провела совещание в Ганновере 2 июня 2005 года. Она подготовила пересмотренный вариант документа, представленный на сорок шестой сессии Рабочей группы по безопасности дорожного движения. В ходе сорок шестой сессии по первому варианту документа от членов WP.1 не было получено никаких замечаний. В соответствии с данным ей поручением небольшая группа также рассмотрела знаки ЗИС, которые должны использоваться в туннелях, и ее выводы приводятся в приложении к настоящему документу.

В ходе обсуждения было выявлено два вопроса, которые из-за их сложности не удалось разрешить до сорок седьмой сессии WP.1:

1. Проблема правил приоритетности в тех случаях, когда ЗИС используются на дороге, где также установлены стационарные знаки. Это касается и правил приоритетности ЗИС, относящихся к отдельным системам управления движением на одном и том же участке дороги. Небольшая группа готова изучить предложение по этим правилам приоритетности.
2. Система управления полосами движения. В системах управления полосами движения ЗИС выполняют особую функцию. Предусмотренные на ЗИС ограничения (включая также ограничения скорости) применяются в отношении конкретной полосы движения. В настоящее время описание таких ЗИС приводится в Венской конвенции о дорожном движении (глава III, статья 23.11). В данном случае реальное положение дел уже выходит за рамки действующих правил, поскольку во многих системах пределы скорости или ограничения скорости для соответствующей полосы несут в себе "положительную" информацию, т.е. указывают на то, что данная полоса свободна, хотя вышеупомянутой статьей это не предусмотрено. Небольшая группа полагает, что в Конвенцию следует внести конкретную поправку, с тем чтобы такие системы нашли в ней собственное место.

Небольшая группа готова выработать предложение для урегулирования этих двух проблем и представить документ с описанием решения для рассмотрения на сорок восьмой сессии (весной 2006 года).

\* \* \* \* \*

[В главу II Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года можно включить новую статью о ЗИС (для этого можно было бы использовать статью 20 или 22).]

## **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 отключаться"<sup>1</sup> (примечание: все сноски приводятся в конце документа).

## 2. Изменение цвета

[Сюда можно было бы поместить пункт 1-бис нынешней статьи 8 Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах.]















## 3. Перечень рекомендованных Венской конвенцией знаков для использования на ЗИС

[Небольшая группа рекомендует расширить значение предупреждающего знака "выезд велосипедистов на дорогу или ее пересечение" (А-14) на "велосипедисты на дороге".]

Знаки, обозначающие обязательное предписание	Знаки, предупреждающие об опасности	Информационно-указательные знаки	
		Тактические	Стратегические
<p><i>Ограничивающие</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-17d </p> <p><i>Предписывающие</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-17 </p> <p>A-23 </p> <p>A-24 </p> <p>A-31 </p> <p>A-32 </p>	<p>G-11 </p> <p>G-12 </p> <p>G-17 </p> <p>H-1 </p> <p>H-2 </p> <p>H-5 </p>	<p>G-1a </p> <p>G-1b </p> <p>G-1c </p>

## 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, обозначающие обязательное предписание	Знаки, предупреждающие об опасности	Информационно-указательные знаки	
		Тактические	Стратегические
<i>Предписывающие</i> I-1 (распределение полос) 	A-33 (пешеходы)  iii A-34 (скользкая дорога - лед или снег)  iv A-35 (дорожно- транспортное происшествие)  v A-36 (туман)  vi I-2 (водитель-"призрак")  vii	G-24а, G-24b, G-24с, (использование твердой обочины)    viii G-25 (дорога закрыта)  ix G-26 (выезд закрыт)  x H-10 (снегоуборочная машина)  xi	G-23 (изменение маршрута)  

[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



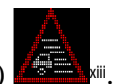
Другая возможность - сочетание знака А-9 с дополнительной табличкой Н-9



А-35. Препятствие из-за дорожно-транспортного происшествия



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



І-2. Водитель, движущийся против основного потока (так называемый водитель-"призрак")



## 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

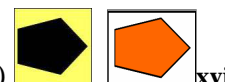


H-10. Впереди работает снегоуборочная машина



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

G-23. Рекомендованный альтернативный маршрут (изменение маршрута)



xvi

## **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. 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 такие 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 "КМ" - километры, "МИН" - 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 (кроме указания дополнительной информации о "протяженности", если это необходимо).
8. Если в предупреждающих сообщениях используются слова, то необходимо размещать информацию, касающуюся предписания или опасности, в первой строке. Не указывать дистанцию и/или протяженность во второй строке (она всегда приблизительно <2 км) 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 в точке 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 в нижней части знака, 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 (рекламные сообщения о безопасности дорожного движения, например о кампаниях по вопросам безопасности) 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 в конце текста

- i Определение, используемое CENTRICO.
- ii Испанский образец (на основе световых дорожных сигналов - крестов и стрел); уже применяется.
- iii Знак уже применяется в некоторых национальных правилах дорожного движения (например, в Испании, Нидерландах).
- iv Проект COST 30 BIS (1985 год).
- v Проект COST 30 BIS (1985 год).
- vi Проект TROPIC (1998 год).



- vii Проект TROPIC - образец Соединенного Королевства (1998 год).
- viii G-24 a, b, c: немецкий образец; пиктограмма уже применяется в Германии и Нидерландах.
- 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.

## Приложение

### **Соображения небольшой группы по ЗИС относительно ЗИС, предложенных в документе "Рекомендации Группы экспертов по безопасности в автодорожных туннелях" (TRANS/AC.7/9)**

Небольшая группа по ЗИС согласна с указанными ниже пиктограммами, предложенными Группой экспертов по безопасности в туннелях.

1. Дорожные сигналы, обозначающие обязательное предписание (уже существует в Венской конвенции 1968 года - глава III "Световые дорожные сигналы", статья 23, пункты 11 и 12).
2. *Возгорание транспортного средства.* Сама по себе идея верна, как и пиктограмма, однако этот знак следует указать в красном треугольнике. Никакого серого цвета и никаких линий на дорожном покрытии.

Вместе с тем небольшая группа по ЗИС не согласна со следующими рекомендациями.

1. *Знак, обозначающий неисправность.* Смысл знака F2, использованного в данном случае в качестве дополнительной таблички ("неисправность автомобиля"), отличается от смысла, заложенного в Венской конвенции 1968 года ("пункт технического обслуживания"). Мы предлагаем ввести новый знак, который точнее и конкретнее отражает возникшую проблему - предупреждение о неисправности автомобиля.



2. *Дорожно-транспортное происшествие.* Проблема дорожно-транспортных происшествий широко обсуждалась в контексте ЗИС с середины 80-х годов XX века. Альтернативные варианты, предложенные небольшой группой по ЗИС для обозначения дорожно-транспортного происшествия (см. А-35), были опробованы, введены и уже используются в некоторых национальных правилах дорожного движения. Этот знак имеет больший размер и вписан в

красный треугольник. Пиктограмма, предложенная в документе Группы по безопасности в туннелях, трудна для понимания и скорее напоминает дополнительную табличку (т.е. является еще меньшей по размеру и создает еще большую путаницу).

3. *Включить световой сигнал предупреждения об опасности.* Неприемлем. Это должен быть обязательный знак (стр. 83). Отображение следует улучшить.
4. *Выключить мотор.* Неприемлем (в основном по тем же причинам).

\* \* \* \* \*