

СВОДКА ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

По первой редакции проекта национального стандарта

Интеллектуальные транспортные системы. Косвенное управление

транспортными потоками. Требования к технологии информирования участников

дорожного движения

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
Раздел 2	ООО «Элсистар» (№01/03-Т75 от 12.09.2012)	В разделе 2 «Нормативные ссылки» не указана ссылка на проект ГОСТ Р «... Функциональная и физическая архитектура ИТС», входящий в состав комплекса стандартов «Интеллектуальные транспортные системы». С учетом того, что данный проект ГОСТ Р содержит требования архитектуре ИТС и собственно определяет роль и место систем организации дорожного движения и косвенного управления транспортными потоками, целесообразно включить ссылку на него в раздел 2.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		Раздел «Термины и определения» необходимо оформить в соответствии с п. 3.9.5 ГОСТ 1.5-2001 (термин записывают со строчной буквы, а определение - с прописной буквы. Термин отделяют от определения двоеточием).	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		В п.3.2 указано, что ИТС представляет собой систему, предназначенную для «..принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортной системой региона (города, дороги), конкретным транспортным средством или группой транспортных средств..». Термин «максимально эффективный сценарий» может быть воспринят неоднозначно (не ясен состав критериев оценки эффективности). Целесообразно уточнить определение термина.	Данное определение взято из ГОСТ Р «Интеллектуальные транспортные системы. Требования к функциональной и физической архитектуре интеллектуальных транспортных систем» пункт 3.1
		Подписи к графическим материалам необходимо оформить в соответствии с требованиями п.4.1 ГОСТ Р 1.5-2004.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 8		В п. 8.2 имеется ссылка на последовательность этапов, описанных в п.2.2. Необходимо уточнить ссылку.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 8		В п.8.5 необходимо привести	Проект стандарта исправлен

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		оформление списка к единому виду.	в соответствии с замечанием.
Раздел 10		В п. 10.2 имеется ссылка на перечень операций, приведенный в п.4.1. Необходимо уточнить ссылку.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 11		В п. 11.2 указано программное обеспечение, указанное в п.5.1. Необходимо уточнить ссылку.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 16		В п. 16.6 содержится требование к научно-исследовательскому комплексу по наличию возможности «внедрения объектов дорожной инфраструктуры, включая элементы ИТС». Необходимо уточнить, куда должно осуществляться внедрение.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел «Исполнители»		В соответствии требованиями ГОСТ Р 1.5-2004 (Приложению Б) необходимо указывать исполнителей и соисполнителей разработки национального стандарта. В текст проекта необходимо внести соответствующие правки.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел «Введение»	ЗАО «Инфопроект» (№ 02/03-Т75 от 14.09.2012)	Отсутствует нумерация страниц раздела «Введение» (в соответствии с п. 5.4.2 ГОСТ Р 1.5-2004).	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 2		В разделе 2 «Нормативные ссылки» предлагаем после перечня ссылочных нормативных документов привести примечание, содержащее информацию о необходимости при пользовании данным стандартом проверки актуальности ссылочных стандартов и классификаторов.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
		Имеющиеся в проекте стандарта перечисления необходимо оформить в соответствии с п. 4.4 ГОСТ 1.5-2001.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		В п.3.7 определение «Сценарий смены сообщений - набор экранов сообщений, выводимых на сеть ДИТ рассматриваемого участка УДС, для достижения определенных целей» является не корректным. Предлагаем заменить на: «Сценарий смены сообщений - формализованное описание порядка и параметров вывода на средства отображения информационных экранов, формируемое с учетом текущего и прогнозируемого состояния УДС в целях наиболее эффективного решения задачи косвенного управления транспортными потоками».	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 7		Наименование рисунка 1 необходимо поместить ниже поясняющих данных к рисунку 1 (в соответствии с п.4.1 ГОСТ	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		Р 1.5-2004, п.4.6.6 ГОСТ 1.5-2001).	
Раздел 8		В п.8.4 необходимо уточнить падеж.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 9		В п. 9.2 имеется ссылка на последовательность действий, указанных в п.3.1. Необходимо уточнить ссылку.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 10		В п.10.6 указано требование по количеству экранов сообщений для одного ДИТ. Схожие требования указаны в п.12.1.9, п.12.2.7, п.12.3.7. Необходимо конкретизировать отличия, либо устранить дублирование требований.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 15		В п.15.4 в слове «производится» пропущен мягкий знак.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 16		В п.16.7 необходимо уточнить падеж применяемых терминов.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Титульный лист	ОАО «Навигационно-информационные системы» (НИС) (№03/256-175 от 17.09.2012)	Титульный лист проекта стандарта привести в соответствие с требованиями и.3.2.1 ГОСТ Р 1.5-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила построения, изложения, оформления и обозначения» (исключить наименование на английском языке).	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 2		Перечень ссылочных стандартов должен быть приведен по группам (видам стандартов) в порядке согласно п.3.6.1 ГОСТ 1.5-2001 (российские, межгосударственные, классификаторы);	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 2		В каждой группе документы должны располагаться в порядке возрастания регистрационных номеров согласно п.3.6.3 ГОСТ 1.5-2001.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		В элементе стандарта «3 «Термины и определения» включить следующие термины с соответствующими определениями, используемые по тексту проекта стандарта, включая и его наименование, отсутствие которых существенно затрудняет практическое пользование документом: - косвенное управление транспортными потоками (ГОСТ 11); - оперативная (неоперативная) КМК; - историко-статистическая обработка информации; -статус маршрута.	Проект стандарта дополнен в соответствии с замечанием.
Раздел 5		Наименование раздела 5 «Основные	Проект стандарта исправлен

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		нормативные положения» изложить в редакции «Общие положения».	в соответствии с замечанием.
Раздел 5		<p>В соответствии с ГОСТ 1.5-2001 (п.3.1.2 и подраздел 3.11) элемент стандарта «Основные нормативные положения» это не самостоятельный раздел разрабатываемого проекта ГОСТ Р, а обобщающее наименование именно элемента в общей структуре стандарта, который собственно и содержит все основные нормативные положения (требования, методы оценки и т.п.), подлежащие отражению в стандарте.</p> <p>При этом согласно п.3.11.1 ГОСТ 1.5 этот элемент оформляют в виде РАЗДЕЛОВ, исходя из предназначения стандарта.</p>	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием. Пункт переименован в соответствии с ГОСТ 1.5-2001 «Общие положения»
Раздел 5		В п.5.1 оформить ссылку на упоминаемы документы Минтранса (в виде [п]), а сами эти документы изложить в элементе стандарта.	Пункт удален, т.к. не соответствует ГОСТ 1.5-2001
Титульный лист	ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (№ 09/03-Т75 от 18.09.2012)	<p>Наименование стандарта не соответствует требованиям раздела 3.6 ГОСТ 1.5-2001 «Межгосударственная система стандартизации. СТАНДАРТЫ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЕ, ПРАВИЛА И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАНДАРТИЗАЦИИ. Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению». В соответствии с пп. 3.6.2, 3.6.3 указанного стандарта наименование может состоять максимум из 3 элементов: групповой заголовков, общий для всех стандартов комплекса, представляющего собой систему основополагающих организационно-методических или общетехнических стандартов; заголовков и подзаголовков стандарта. При этом заголовок стандарта определяет объект стандартизации (п. 3.6.5), а подзаголовков – краткое обобщенное содержание</p>	<p>Пункт проекта стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием.</p> <p>Объект стандартизации – системы КУТП. Аспект стандартизации – технология информирования участников дорожного движения.</p>

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		<p>устанавливаемых стандартом положений (аспект стандартизации) – п. 3.6.17.</p> <p>Использование группового заголовка «Интеллектуальные транспортные системы» ведет к неоправданному сужению области применения проекта, поскольку технологии информирования участников дорожного движения могут применяться не только в интеллектуальных транспортных, но и в иных системах, к функциям которых относится управление дорожным движением. Это отражено и во введении к проекту, где отмечается, что решение «задачи косвенного управления транспортными потоками необходимо для обеспечения унификации и совместимости создаваемых и применяемых в сфере организации дорожного движения систем и средств автоматизации», и в п. 1.1. В связи с этим представляется целесообразным исключить из названия слова «Интеллектуальные транспортные системы». Наиболее рациональным групповым заголовком, по нашему мнению, является «Системы организации дорожного движения».</p> <p>Поскольку в проекте устанавливаются требования только к одному виду технических средств информирования участников дорожного движения, а именно к динамическим информационным табло, это наименование целесообразно использовать в качестве заголовка стандарта.</p> <p>Для определения подзаголовка необходимо установить, к какому виду стандартов из предусмотренных пп. 7.2.1, 7.2.2 ГОСТ 1.5-2001 относится данный проект. Исходя из пп. 7.2.1, 7.4.1, 7.5.1 ГОСТ 1.5-2001, представляется, что проект следует</p>	

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		<p>отнести к стандартам общих технических требований.</p> <p>Таким образом, предлагается наименование стандарта записать в виде «Системы организации дорожного движения. ТЕХНОЛОГИИ ИНФОРМИРОВАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. Общие технические требования» и внести соответствующие изменения в структуру и текст стандарта.</p>	
		<p>Исправить орфографические ошибки (пп. 3.5, 3.9, 3.12, 5.3, 12.1, 12.3, 12. 5, 12.6, 12.7, 12.8, 12.9, 14.2, 14.3, 15.1, 15.2.</p>	<p>Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием, были добавлены наиболее важные определения</p>
Раздел 3		<p>Целесообразно дать определения следующих терминов, используемых в проекте: «доминантный объект притяжения», «характер объекта притяжения», «время жизни объекта притяжения», «функция определения спроса», «спрос, ориентированный относительно лимита пропускной способности участка УДС», «лимит пропускной способности», «метод анализа треков ТС», «трек ТС», «база данных шаблонов стандартных сообщений, актуализированный (ая?) для рассматриваемого участка УДС», «кластерная структура», «мультиобъектное ориентирование», «статус маршрута», «текущее состояние на маршруте», «реальная дорожная обстановка», «прогнозная дорожная обстановка», «монообъектное ориентирование», «рассматриваемый маршрут», «причина затруднения», «вызванная задержка», «маршрутное ориентирование», «актуальное сообщение», «оперативное управление ТП», «косвенное управление ТП», «проверка актуальности сообщений</p>	<p>Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием, были добавлены наиболее важные определения</p>

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		и реакции ТП», «реакция ТП», «актуализация сообщения», «автономная смена сообщений», «временная матрица сценариев», «интервал актуализации», «инструментальный метод», «детектор ТП», «остаточная пропускная способность дорог», «стандартная дорожная ситуация».	
Раздел 3		В определениях матрицы объектов притяжения (п. 3.5), качественной матрицы корреспонденции (п. 3.6), матрицы сценариев (п. 3.8) целесообразно указать размерность матриц и смысл их элементов. Если по какому-либо измерению размерность матрицы равна 1 (перечень), то более корректно именовать такой объект вектором.	Данный стандарт не предъявляет жестких требований к размерности матриц.
Раздел 3		Из пп. 3.5, 3.8 целесообразно исключить слова «база данных», поскольку матрица, перечень и база данных не являются эквивалентными понятиями.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		Пункт 3.8 целесообразно дополнить пропущенными словами.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		Определение понятия «Шаблон стандартного сообщения (стандартное сообщение)» (п. 3.10) не раскрывает его содержания.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		В п. 3.11 необходимо привести все возможные виды информации, которые могут задаваться в сообщении.	Отклонено. Т.к. перечисление видов информации приведено в тексте проекта стандарта.
Раздел 3		Пункт 3.13 целесообразно записать в следующей редакции: «Информационное предложение: упорядоченная последовательность информационных примитивов, обладающая смысловой законченностью. Может занимать одну или более строк ДИТ.»	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		Пункты 3.2 – 3.16 целесообразно привести в соответствие с требованием п. 3.9.5 ГОСТ 1.5-2001.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		Вместо термина «лоцирование»	Проект стандарта

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		целесообразно использовать термин «определение размещения (дислокации)» как имеющий более однозначное толкование. Слово «лоцирование» в толковых словарях русского языка не встречается (см., напр., [1]). Синонимами его являются «выявление, локация» [2]. В этом смысле данный термин использован, например, в описании изобретения к патенту [3]: «Сущность изобретения состоит в том, что в способе лоцирования, основанном на использовании радиолокатора бокового обзора с синтезированной апертурой...».	исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 3		Пункт 3.16 исключить в связи с необходимостью замены термина «лоцирование» (см. выше) термином «определение размещения (дислокации)», не требующим специального определения.	Проект стандарта исправлен, в соответствии с замечанием.
Раздел 4		Пункт 4.13 исключить, поскольку сокращение «ИТС», как и понятие «интеллектуальные транспортные системы», в тексте проекта не используется	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 5		Пункт 5.1 целесообразно исключить, поскольку выдача указаний об исполнении законодательных и иных нормативных актов не является задачей технического регулирования, а относится к компетенции соответствующих органов.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 5		В пункте 5.3 первый дефис записать в следующей редакции: «автоматизации процессов организации дорожного движения с использованием косвенного управления транспортными потоками;».	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 5		Сокращение среднего времени нахождения транспортных средств в пути является следствием	Результаты проведенных экспериментов в программах

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		повышения пропускной способности улично-дорожной сети, в связи с чем третий дефис п. 5.3 целесообразно исключить.	имитационного моделирования транспортных потоков показали, что такой зависимости нет.
Раздел 3		В проект целесообразно включить определение технологии информирования участников дорожного движения. Исходя из общего определения технологии как способа преобразования вещества, энергии, информации в процессе изготовления продукции, ..., управления и с учетом того, что технология включает методы, приемы, режимы работы, последовательность операций и процедур, она тесно связана с применяемыми средствами, оборудованием, инструментами, используемыми материалами, можно предложить следующее определение: «Технология информирования участников дорожного движения: последовательность операций и процедур по формированию на основе результатов обработки данных о дорожной обстановке и представлению участникам дорожного движения через средства отображения коллективного и индивидуального пользования информации, использование которой участниками дорожного движения позволяет повысить пропускную способность улично-дорожной сети, безопасность дорожного движения, удобство и комфорт для участников дорожного движения и их доверие к предоставляемой информации».	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 16		Пункт 16.1 целесообразно переработать, исходя из определения технологии информирования участников дорожного движения. Перечисленные в нем объекты не	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		могут быть элементами технологии, поскольку ни один из них не является процессом либо элементом процесса. Понятие «алгоритмическое обеспечение» в практике разработки и применения автоматизированных систем не используется, поскольку алгоритмы, применяемые в таких системах, в соответствии с п. 2.6 стандарта [4] являются частью их математического обеспечения.	
		Вместо термина «индикаторы эффективности» целесообразно использовать термин «показатели эффективности», широко используемый в отечественной науке и практике (см., напр., [5 - 7]), в том числе в стандартах (см., напр., [4]).	Термин остается прежним, т.к. во многих толковых словарях слова «индикатор» и «показатель» являются синонимами. Например: Экономика. Толковый словарь. Общая редакция д.э.н. Осадчая И.М. 2000г.
Раздел 7-11		Пункты 7 – 11 целесообразно исключить, поскольку они не задают требования к объекту стандартизации, а описывают порядок его разработки. На их основе может быть разработан иной стандарт.	Отклонено. Удаление данных пунктов может способствовать созданию неэффективных систем КУТП и иметь крайне негативные последствия.
Раздел 12		Наименование п. 12 целесообразно привести в соответствие с его содержанием.	Изменения решено не вносить, т.к. в пункте представлены требования к некоторым типам сообщений
Раздел 12		В проекте целесообразно привести полный перечень типов стандартных сообщений.	В соответствующем пункте стандарта описаны типы сообщений, которые могут выводиться на табло.
Раздел 12		Целесообразно привести во взаимное соответствие названия элементов сообщений, приведенных в шаблонах (рис. 4 – 9) и описаниях соответствующих типов сообщений.	Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 12		Необходимо привести состав и формат представления элементов «Информация о рассматриваемом маршруте», «Информация о возможном дальнейшем	Проект стандарта не предусматривает жестких требований к составу и формату данных элементов, главное –

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		маршруте», а также указать, для какого из возможных маршрутов представляется эта информация.	соблюдение общих требований.
Раздел 12		Вместо слов «Примерное время прибытия на ОП» целесообразно использовать слова «Расчетная продолжительность движения до ОП», что позволит не изменять эту величину с течением времени, пока расчет не даст нового ее значения. Поскольку указанная продолжительность не может быть определена без использования значения скорости, необходимо предусмотреть в составе сообщения указание скорости на данном участке УДС, при которой проводился расчет.	Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием.. Ввод скорости движения на маршруте будет бесполезным, параметр «время» даёт исчерпывающие данные.
Раздел 12		Требования к различным типам сообщений (орфография проекта сохранена) «В одной информационной строке сообщении содержится не более 20 символов» (пп. 12.3.4, 12.4.9, 12.5.3), «В одной сообщении должно содержаться не более 20 символов» (п. 12.6.3), «В сообщении должно быть не более 20 символов» (п. 12.7.1, 12.8.1) целесообразно перенести в проект стандарта [8].	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 12		Целесообразно определить, каким образом определяются значения полей [ОП] и [Маршрут] и каким образом можно обеспечить выполнение ограничения на длину сообщения (строки сообщения), если суммарная длина всех перечисленных в проекте элементов превышает это ограничение.	Проект стандарта не предъявляет требований к методикам заполнения данных полей и методов ограничения количества символов.
Раздел 13		Необходимо указать правила выбора из банка стандартных сообщений объекта притяжения и маршрута с учетом реальной дорожной обстановки	Проект стандарта не предъявляет требований к методике выбора из банка стандартных сообщений объекта притяжения и маршрута с учетом реальной дорожной обстановки

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
Раздел 12		Для пунктов 12.3.6, 12.4.4, 12.6.4 «Текущее состояние на маршруте должно выводиться в соответствии с реальной дорожной обстановкой» необходимо указать, о состоянии какого объекта (объектов) идет речь, каковы его (их) возможные состояния, куда и в каком формате информация должна выводиться, что означают слова «в соответствии с реальной дорожной обстановкой».	Проект стандарта не предъявляет требований к контенту полей сообщений. «В соответствии с реальной дорожной обстановкой» - данные, актуальные на данный момент времени.
Раздел 12		Целесообразно указать, каким образом должна определяться «прогнозная дорожная обстановка» (п. 12.3.7).	Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.
		Требования к количеству экранов сообщений для каждого ДИТ в пределах сценария целесообразно определить в данном проекте, а не ссылкой на п. 11.1 проекта [8], в котором эти сведения отсутствуют.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 12		Для всех шаблонов сообщений необходимо указать диапазоны количества содержащихся в них строк и факторы, которыми определяется это количество в конкретной ситуации.	Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием (введены общие требования для всех типов сообщений).
Раздел 12		Для сообщений, относящихся к информированию о парковках, необходимо указать, как должно определяться содержание поля [ОП], если парковка находится на достаточном удалении от объектов притяжения, а также как задается конкретная парковка в случае, когда вблизи одного объекта притяжения имеется несколько парковок.	ОП в данных случаях и есть сама парковка.
Раздел 12		Целесообразно конкретизировать наименование вида сообщений, именуемых «сообщения, относящиеся к информированию», а также определить содержание полей [Погодные условия/дорожная обстановка], [Рекомендация], [Месторасположение], [Расстояние], [Название операции], [Сроки проведения] (п. 12.7).	Проект стандарта не предъявляет требований к контенту сообщений.
Раздел 12		Целесообразно определить содержание полей [Статус] и	Проект стандарта исправлен в соответствии

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
Раздел 12		[Рекомендация] (п. 12.8). Пункт 12.10 целесообразно исключить, тем более что в п. 9.3 проекта [8], на который он ссылается, требования к «размеру точки» отсутствуют.	с замечанием. В данном случае «точка» относится к категории символов, как и любой другой знак препинания, знаки арифметических действий и др.
Раздел 13		В проекте необходимо представить методику «выбора шаблонов из БСС в автоматическом режиме на основании данных, полученных в результате анализа КМК для мульти- и монообъектного ориентирования» (п. 13.2). Методика должна, в частности, определить состав и способы получения данных «в результате анализа КМК», а также правила автоматического выбора шаблонов на основании этих данных. Аналогичную методику целесообразно представить и для сообщений информирования (п. 13.3).	Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.
Раздел 13		Пункт 13.4 «Сообщения должны наиболее полно отвечать требованиям сценария» не соответствует п. 3.7, определяющему, что «Сценарий смены сообщений – набор экранов сообщений, выводимых на сеть ДИТ рассматриваемого участка УДС, для достижения определенных целей», т. е. никаких требований в сценарии не содержится.	Пункт проекта стандарта удален.
Раздел 13		Приведенную в п. 13.5 «иерархию приоритетности выдаваемой информации» необходимо привести в соответствие с классификацией типов сообщений, описанной в п. 12.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 14		Разработчику необходимо определить, сколько же этапов содержит технология выдачи информации на динамическое информационное табло: 4, как указано в первой фразе п. 14.1, или 6, которые перечислены после этой	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		<p>фразы.</p> <p>Применительно к указанной технологии целесообразно определить:</p> <ul style="list-style-type: none"> – правила выбора сценария смены сообщений и исходные данные, на основании которых этот выбор осуществляется; – причины включения в технологию этапов формирования информационных предложений и формирования экранов сообщений, после выбора сценария, который является набором экранов сообщений (п. 3.7), являющихся в свою очередь наборами информационных предложений (п. 3.15); – каким образом и какими средствами должна осуществляться проверка актуальности сообщений и реакции транспортных потоков, а также актуализация сообщения. 	
Раздел 14		<p>По п. 14.2 «Процесс выбора сценария смены сообщений необходимо реализовывать централизованно на основе анализа треков ТС» (орфография проекта сохранена) целесообразно определить, на каком объекте должен осуществляться централизованный процесс и какую совокупность ДИТ он должен охватывать.</p>	<p>Зависит от конкретного проекта системы КУТП и представляет собой отдельную методику. Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.</p>
Раздел 14		<p>По п. 14.3 «Процесс отображения сообщения должен осуществляться частично децентрализованно, реализуя возможность автономной смены сообщений по временной матрице сценариев» (орфография проекта сохранена) целесообразно определить, на каких объектах должен осуществляться частично децентрализованный процесс и каково распределение функций между ними.</p>	<p>Зависит от конкретного проекта системы КУТП и представляет собой отдельную методику. Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.</p>
Раздел 14		<p>В п. 14.4.1 вместо «до 60 км/ч» целесообразно записать «не более 60 км/ч».</p>	<p>Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.</p>

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
Раздел 14		В п. 14.4.3 вместо «количество строк на одном экране сообщений может состоять не более чем из 3-х информационных строк» целесообразно записать «количество информационных строк на одном экране сообщений не должно превышать 3-х».	Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 4		В раздел 4 необходимо включить сокращение МОП, не раскрытое в тексте проекта.	Проект стандарта исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 15		По п. 15.2 «Параметр [ОП] для сообщений, относящихся к УТП, должен определяться исходя из данных МОП, с соответствующими корректировками по времени, согласно данным, поступающим с детекторов ТП» (орфография проекта сохранена) целесообразно указать, каким образом определяется указанный параметр, как влияют «корректировки по времени» на наименование объекта притяжения, а также каким образом, какими средствами и на каком объекте определяются эти корректировки по «данным, поступающим с детекторов ТП».	Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.
Раздел 15		По п. 15.3 «Параметр [Маршрут] для сообщений, относящихся к УТП, должен определяться исходя из данных МОП, данных, поступающих с детекторов ТП и остаточной пропускной способности дорог» (орфография проекта сохранена) целесообразно указать, каким образом, какими средствами и на каком объекте определяется указанный параметр. Аналогичные дополнения необходимо сделать и к пп. 15.4, 15.5.	Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.
Раздел 15		Пункт 15.6 целесообразно записать в следующей редакции: «Формирование сообщений оперативного управления и выдача команды на их отображение должны производиться оператором вручную исходя из текущей и	Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
Раздел 16		<p>ожидаемой дорожной обстановки».</p> <p>Пункт 16 «Требования к анализу эффективности сообщения банка стандартных сообщений» целесообразно записать в следующей редакции: «Оценка эффективности технологии информирования участников дорожного движения», поскольку, во-первых, оценка эффективности объекта стандартизации имеет наибольшую ценность для практики, и, во-вторых, достоверное выделение вклада отдельного сообщения в общую эффективность технологии представляется весьма проблематичной.</p>	Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием.
Раздел 16		В п. 16.1 целесообразно привести перечень оцениваемых показателей эффективности, а также методики их априорной и апостериорной оценки по экспериментальным данным.	Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.
Раздел 16		Название «специальный научно-исследовательский комплекс» целесообразно конкретизировать, например, «стенд моделирования дорожной обстановки».	Отклонено. Предлагаемое понятие более конкретное и охватывает лишь одну составляющую комплекса.
Раздел 16		<p>Пункт 16.2 целесообразно записать в следующей редакции: «Априорная оценка эффективности технологии информирования участников дорожного движения производится на основе экспериментальных данных, получаемых на стендах моделирования дорожной обстановки, специально оборудованных испытательных площадках (полигонах), а также на основе аппроксимации указанных данных для типовых ситуаций. Апостериорная оценка эффективности производится на основе данных о транспортных потоках на участке УДС, где реализована технология информирования».</p>	Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием. Предлагаемая формулировка охватывает только одну составляющую исследовательского комплекса и усложняет понимание текста.

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
Раздел 16		<p>В п. 16.3 целесообразно привести содержание метода «анализа психофизиологического состояния и фокусировки внимания водителя» и указать способы использования получаемых этим методом результатов при оценке эффективности технологии информирования участников дорожного движения.</p>	<p>Проект стандарта не предъявляет требований к различным методикам.</p>
Раздел 16		<p>В п. 16.4 целесообразно привести требования к стендам моделирования дорожной обстановки, в частности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – к адекватности моделирования транспортных потоков, включая реакцию водителей транспортных средств на маневры моделируемого транспортного средства; – к адекватности реакций моделируемого транспортного средства на действия водителя с учетом дорожных условий; – к адекватности реакции водителя на дорожную обстановку в условиях стенда реакции в условиях реального движения транспортного средства. <p>Необходимо также указать критерии соответствия стенда указанным требованиям и методы подтверждения соответствия.</p> <p>Кроме того, целесообразно привести требования к испытательным площадкам (полигонам), их оборудованию, критерии их соответствия указанным требованиям и методы подтверждения соответствия.</p>	<p>Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием.</p>
Раздел 16		<p>Пункт 16.7 целесообразно записать в следующей редакции: «Стенд моделирования дорожной обстановки, испытательная площадка (полигон) должны обеспечивать возможность включения в моделируемую дорожную обстановку любых объектов дорожной инфраструктуры, включая</p>	<p>Проект стандарта частично исправлен в соответствии с замечанием.</p>

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение	Заключение разработчика (результаты публичного обсуждения)
		технические средства информирования участников дорожного движения». Пункт 16.8 целесообразно исключить, т. к. его содержание должно быть отражено в предыдущих пунктах.	