

Ghidul Editorului de Hartă Waze în România

Tot ceea ce trebuie să știi pentru cea mai bună editare

Document în curs de actualizare. Versiune: 0.3 Ultima editare: 2015-01-13

Autor: Paul Dorneanu (SpookyX) și cu ajutorul celorlalți utilizatori pentru idei, corecturi.

Vă recomandăm să folosiți editorul în limba română. Traducerea a fost adaptată pentru a se potrivi cu nevoile din România.

Cuprins

Editarea de bază. Reguli:.....	3
Denumirea segmentelor	3
TOLL ROADS – Drumuri cu taxă	3
Denumirea localităților:	3
DIACRITICILE	3
Conectarea segmentelor	4
Street View – Vedere Stradală.....	4
Exemplu de drum fără nod final	5
Nodurile suplimentare de pe segmente:	6
Întoarcerile tip U.....	6
Tunelele.....	6
Podurile	7
Categorii de drum în România.....	7
CLASIFICARE în afara localităților.....	7
CLASIFICARE în interiorul localităților	8
DENUMIRE SEGMENTELOR.	9
Străzile din interiorul orașelor	9
Drumurile tip Parking Lot	9
Drumurile tip Service Road – NU MAI EXISTĂ	9
Drumurile tip Private Road	10
Prescurtările	10
Nodurile atipice (cu mai multe segmente la unghiuri diferite)	10
Rampele de pe autostradă	11
Conectorii și benzile speciale de viraj dreapta (uneori și stânga).....	11
LOCURILE / PLACES – Fostele Reper (Landmark).....	13
Parcărilor.....	13
Blocurile și Zonele Rezidențiale	14

CONVERSIA LA REZIDENȚIAL.....	14
Elemente naturale:.....	14
Sensurile Giratorii	14
Căile Ferate.....	16
Cereri Actualizare/Update Request și Probleme Hartă/Map Problems	16
Comunicarea cu utilizatorii.....	16
Așteptarea unui răspuns	16
Proprietatea asupra Cererilor de Actualizare (UR)	17
Solicitarea de editări/deblocări	17
Separarea drumurilor.....	17
Lungimea segmentelor și ambuteiajele: OPTIMIZAREA RUTELOR	20
Lungimea segmentelor.....	24
Lungimea segmentelor pe Autostradă.....	24
EXTENSII	24
WME TOOLBOX.....	24
WME Validator.....	25
Probleme curente cu nodurile și segemntele semnalizate de scripturi.....	25
Drumurile apropiate dar neconectate	25
Segmente de drum fără vreo intrare sau ieșire	25
Loops – segmente cu noduri comune	26
Giratoriile care ar putea cauza probleme.....	26
Virajele neconfirmate – Unconfirmed turns turn (?)	27
Întoarcerile tip U – U TURNS	27
Conexiuni inverse – Reverse Connections.....	27
Dead-end loops.....	27
Virajele SOFT – SOFT TURNS.....	28
Restricțiile în funcție de timp – TIME BASED RESTRICTIONS (TBR)	28
CE NE ADUCE WAZE ȘI EDITORUL ÎN VIITOR	29

Editarea de bază. Reguli:

Ca o regulă de bază, vă uitați mai întâi să vedeți ce s-a editat în jur și apoi, fie faceți la fel, fie corectați și faceți cum credeți că e mai bine. Exemplu: nu editați străzi noi dintr-un oraș, la care adăugați sufix codul județului, dacă în acel oraș toate celelalte străzi nu au acel sufix!

Denumirea segmentelor

Orice segment trebuie denumit. Dacă nu e denumit, el rămâne la stadiul de segment neconfirmat și Waze nu-l va utiliza decât în mod excepțional. Dacă un segment nu face parte din vreo localitate, se bifează la City NONE. La fel, dacă drumul nu are o denumire cunoscută, sau este un segment de conectare a altor drumuri, se bifează la numele străzii (Street) NONE.

- a. Rampele nu se numesc (No Street, No City după caz). Excepție rampele care au denumiri, exemplu: DNCB – Iesire 3... sau cele de pe autostrada, punem ceva de genul: „spre DNCB: Otopeni, București Nord” sau „spre A3: Ploiești”
- b. Sensurile giratorii nu se numesc (No Street și No City după caz).
- c. Conectorii dintre drumurile Street/Primary Street nu se numesc.

Waze preia automat denumirea următoarelor segmente când se dau instrucțiunile de navigare, în cascadă, dacă sunt mai multe segmente nedenumite.

TOLL ROADS – Drumuri cu taxă

Nu bifați TOLL ROAD decât atunci când pe acel segment se percepe o sumă specială de access. Exemplu: A2, podul de la Cernavodă.

Nu bifați drum cu taxă pentru drumuri cu barieră private!!! Gen parări sau zone unde se percepe o taxa pentru acces într-o zona privata.

LA ORA ACTUALA TOATE DRUMURILE CU TAXA SUNT MARCATE PE HARTA.

Denumirea localităților:

Localitățile vor primi un sufix, cu unele excepții (orașele mari sau bine cunoscute de publicul larg). Sufixul constă din abrevierea denumirii județului, gen: „nume, XX”, unde XX este județul. Exemplu: „Lunca, MS”. Excepțiile le fac acele localități cu denumire unică în România (folosiți Google Maps să căutați după denumirea unei localități și vedeți de câte ori apare în România) și care sunt foarte populare, iar ca exemplu dau stațiunile de pe litoralul românesc sau de pe Valea Prahovei.

Dacă o denumire de sat, ce aparține de o comună, mai există în acel județ, pentru a evita conflictul de denumiri, se adaugă și denumirea comunei, gen: „Sat, Comună, XX”. Exemplu: Ungureni, Cornești, DB.

În curând vom avea județe... !!!

DIACRITICILE

Se vor folosi întotdeauna diacriticele!!!! ATENȚIE: Există mai multe tipuri de tastatură, format și caractere: cel vechi (ieșit din uz și cel nou). Cel vechi, este cu ședilă, unde coada literelor e LIPITĂ de corpul literei. Cel nou, sub corpul literei apare, cu un spațiu de delimitare, o virgulă. Windows 7 de exemplu, adaugă trei tipuri de tastaturi: Standard, Legacy și Programmers. Recomandăm doar păstrarea tastaturii Standard. Legacy e cea veche iar Programmers are o alta dispunere a tastelor. (aici trebuie o poză care să arate diferențele între cele două tipuri de caractere).

Conectarea segmentelor

Atenție la conectarea segmentelor. Dacă două segmente se suprapun asta nu înseamnă că se și intersectează, ceea ce implică existența unui nod de conexiune. În momentul în care selectați un segment care este conectat la alt segment, vor apărea, din nodul intersecției celor două segmente, săgeți roșii / verzi ce indică permisiunea virajelor, ca în imaginea de mai jos:

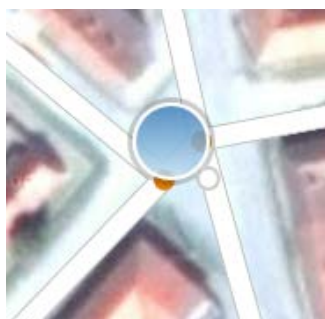


Asigurați-vă că toate permisiunile sunt conforme cu realitatea. Puteți folosi balonul de Street View pentru a accesa vederea stradală oferită de Google Street View.

Balonul de Street View apare ca un cerc albastru sub bara de zoom ca în imaginea alăturată.



Street View – Vedere Stradală



Apucați de cercul cu vedere stradală și plimbați pe hartă. Dacă e roșie, înseamnă că în acel punct nu există vedere stradală. Dacă apare albastră ca în imaginea alăturată, înseamnă că există vedere stradală care vă poate ajuta să identificați mai bine restricțiile de virare **ȘI CHIAȚ DENUMIRILE CORECTE ALE STRĂZILOR!!!**

Exemplu greșit de străzi suprapuse (intersectate) dar fără a exista un nod, în figura (1) de mai jos.



Pentru a realiza un nod, selectați cele două segmente și, în poza 2, apare acel simbol de intersecție. La apăsarea acestuia, va apărea nodul ca în figura (3).

Atenție: Fiecare segment de drum trebuie să aibă în capătul acestuia, dacă vorbim de drumuri înfundate, de un nod. Nodul final, chiar dacă nu se mai regăsesc alte străzi ce conectează drumul, permit rutarea corespunzătoare de pe acel segment, precum și întoarcerile de tip U.

Exemplu de drum fără nod final



(1)

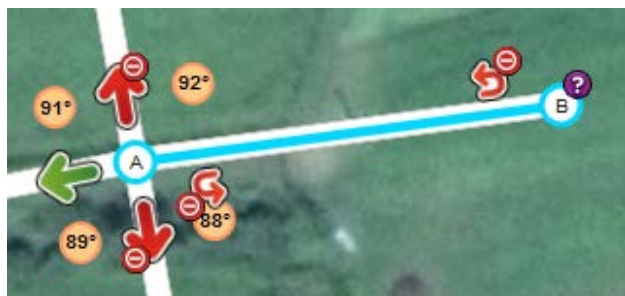
În poza (1) vedem un exemplu greșit de segment fără nod final. El apare cu această culoare galben-verzuie din cauza scriptului (vezi secțiunea dedicată scripturilor).

Există un script care vă poate ușura munca enormă. Se cheamă Quick Node Fixer (vezi secțiunea cu scripturi). Prin simpla apăsare a tastei Q, pe nodul din stânga segmentului din poza (1), segmentul va fi reparat și i se va atașa un nod, conform pozei (2):



(2)

Dacă nu aveți acest script, e mai greu de adăugat nodul. Pe scurt, trebuie să desenați un segment nou conectat în capătul fără nod, iar editorul WME va crea automat nod acolo (în urma lipirii magnetice) și apoi ștergeți segmentul nou creat și veți obține ceea ce vedeți în poza (2). Observați că segmentul are nod final, cu toate că nu există nici un alt segment.



(3)

La selectarea segmentului, în nodul B al segmentului acum apare și posibilitate de a permite întoarcerea de tip U, pe care, pentru acest caz, o recomandăm.

În viitor, momentan în editorul beta doar, drumurile nou create vor avea automat nodul final. (2013-10-03).

Nodurile suplimentare de pe segmente:



Evitați pe cât posibil să lăsați aceste noduri care nu sunt necesare pe segmente, prin ștergerea lor. Dacă ele nu se șterg, pe semne că există o problemă: fie segmentele sunt denumite diferit/greșit, fie un segment e la elevație 1, iar celălalt la elevație 0 (la sol). Vezi undeva în document unde adăugăm noduri suplimentare pe segmentele lungi pentru a evidenția mai bine traficul.

Întoarcerile tip U

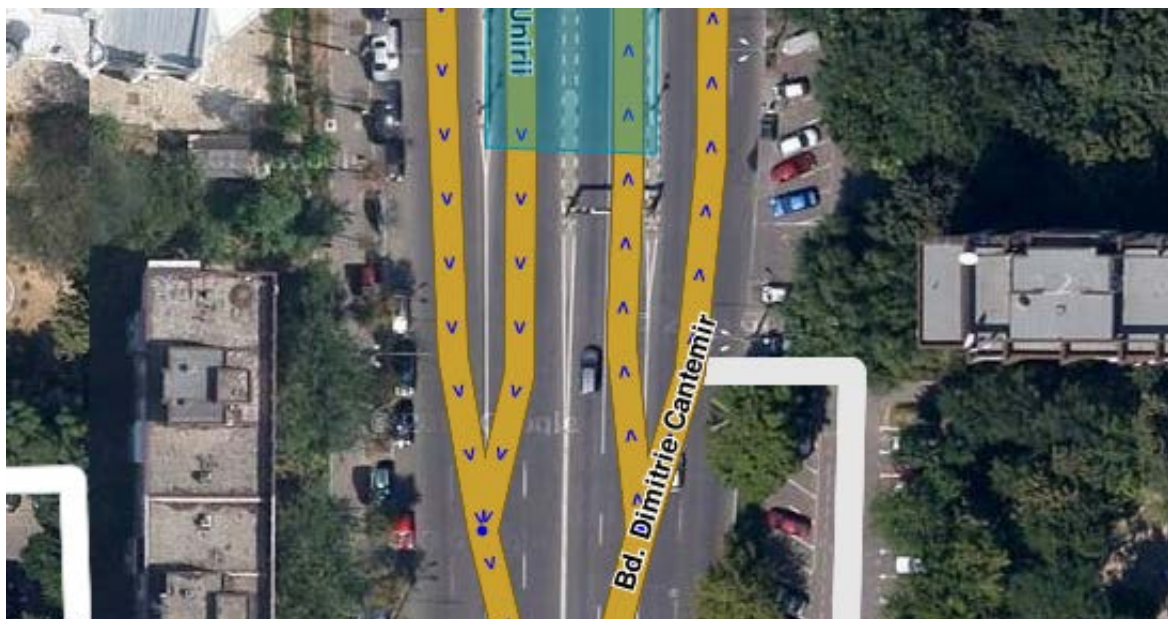
La acest moment waze nu suportă deplin întoarcerile tip U. acestea sunt în teste și urmează ca în 2015 să fie implementate și suportate în client, cel mai probabil începând cu versiunea waze 4.0

Nu există indicație vizuală sau audio pentru întoarceri. Folosiți-le mai deloc, doar în zonele critice. Waze nu penalizează încă întoarcerile și or să apară aberații. Undeva în 2014 au scos posibilitatea de a adăuga o întoarcere pe un capăt de drum.

Cu cât mai multe întoarceri, cu atât veți zăpăci motorul de rutare și vor apărea rute aberante și de neînțeles pentru oameni. Mai bine fără momentan. Mai bine o buclă vizibilă și pe care să o înțeleagă omul.

Tunelele

Drumurile ce fac parte din tunele vor fi marcate corespunzător cu elevație -1 (în România nu există tunele la elevație mai mică de -1). Peste aceste drumuri se va trasa un reper (landmark) de tipul Tunnel și denumirea corespunzătoare, astfel: Pasajul Unirii, București.



Podurile

Pasarelele, podurile, vor fi marcate, după caz, cu elevație 1 și un reper (landmark) de tip Bridge va fi trasat peste.

Exemplu complex de pasarelă/pod. Pasajul Basarab din București.



Podurile peste râuri nu necesită schimbarea elevației la 1. Deci nu segmentați drumurile în zona podurilor/podețelor/viaductelor peste ape sau canale pentru a evidenția podul.

Categorii de drum în România

CLASIFICARE în afara localităților

- Autostrăzile vor fi trecute ca Freeway
- Drumurile Naționale vor fi trecute ca Major Highway
- Drumurile Județene vor fi trecute ca Minor Highway
- Drumurile Comunale vor fi trecute ca Primary Street sau Minor Highways după caz (vezi mai jos)
- Drumurile de conexiune între cele de mai sus (rampele) vor fi trecute ca Ramps.

EXCEPȚII DE CLASIFICARE:

- Dacă unul din drumurile de mai sus e vital pentru a facilita rute de distanțe mai lungi, în lipsa unora din zonă, la o categorie mai mare, pot fi trecute la o categorie superioară.
- Exemplu: Drumurile Județene ce leagă A1 de DN1 trebuie să fie catalogate ca Magistrale MAJORE
- Drumurile Județene care să compenseze lipsa de DN-uri într-o zonă (că CNADNR nu a considerat a pune). Exemplu: ruta Focșani – Constanța. Sunt 2 DJ-uri, DJ211 și DJ211A care asigură o scurtătură...

- **Drumurile comunale care asigură conexiunea între alte drumuri județene/naționale sau chiar între orașe le putem trece ca Magistrale Minore, în măsura în care calitatea lor e acceptabilă. Multe DC-uri sunt de o calitate mai bună decât DC-urile.**

Din păcate algoritmul de rutare pe distanțe lungi necesită o rețea neîntreruptă de Magistrale MAJORE și AUTOSTRĂZI.

Orice Autostradă trebuie să aibă în apropiere Magistrală Majoră pentru a asigura alternative... altfel Waze nu o să prea bage utilizatorii pe cele Minore.

Este recomandat ca orice Major să aibă cel puțin un Minor concurent, mai ales în cazul orașelor. Așadar rețeaua de Major și Minor într-un oraș poate să fie destul de mare extinsă. Dacă în trecut nu aveam niciun Major sau Minor în oraș, acum trebuie să avem destule pentru asigurarea alternativelor în rutele lungi.

Străzile PRIMARY / PRINCIPALE pot fi și acelea care atrag un flux mai mare de mașini. Nu e necesar neapărat a fi cu 2 benzi pe sens... E la libera alegere a administratorului zonei pentru a decide. Puteți să vă folosiți de densitatea urmelor GPS pentru a determina care sunt străzile principale.

În traducerea în limba română MAJOR HIGHWAY = MAGISTRALĂ MAJORĂ, MINOR HIGHWAY = MAGISTRALĂ MINORĂ!!!

Dacă un drum este neasfaltat, din cele mai sus menționate, acestea vor fi trecute ca Dirt Road / 4x4. În viitorul apropiat va exista separat Dirt Road și 4x4.

În versiunea beta a editorului putem stabili preferabilitatea în rutare: FAVORIT, NEUTRU ȘI NEFAVORIT. Autostrada se poate doar NEUTR și NEFAVORIT. Restul, Major HWY, Minor HWY, Primary Street pot fi setat cu una dintre cele 3 și va trece la o categorie superioară de rutare. Încă suntem în teste cu aceste catalogări și probabil în viitor vor ajunge și în editorul de producție.

CLASIFICARE în interiorul localităților

~~Cu excepția marilor orașe, în interiorul localităților se va utiliza același sistem a tipului de drum ca în afara localităților. În marile orașe, stabilirea de Major/Minor Highway duce la discriminarea celorlalte drumuri care pot salva timp în alegerea unor rute. Dacă un oraș beneficiază de o centură, aceasta va fi trecută fie Major sau Minor Highway.~~

~~Regula de bază este, dacă un oraș permite mai multe variante pentru a alege o rută pentru traversarea orașului, atunci recomandarea este ca acestea să fie trecute ca Primary Street, altfel, în cazul în care drumul principal este Major/Minor Highway, iar celelalte drumuri sunt fie Street sau Primary Street, drumul Highway va fi folosit aproape exclusiv, indiferent de cât de aglomerat e.~~

~~Au existat numeroase dezbateri în această privință, dar în alte mari orașe europene s-a luat decizia de a trece Highways la Primary Streets pentru că Waze nu oferea rute alternative când pe aceste segmente de drum existau ambuteiaje. Vezi cazul Bratislava, prezentat și pe forumul nostru (secțiunea România).~~

CLASIFICAREA SE FACE LA FEL ÎN INTERIORUL ȘI EXTERIORUL LOCALITĂȚILOR. REȚELELE DE MAGISTRALE MAJORE (MAI ALES), DAR ȘI MINORE, TREBUIE SĂ FIE NEÎNTERRUPTE!!!

În luna iunie anul curent Waze a schimbat algoritmul de rutare astfel că pentru distanțe lungi (mai mare de 200 km în aer) Waze folosește EXCLUSIV arterele MAGISTRALĂ MAJORĂ!

Magistralele MINORE sunt folosite sub 200 km...

Pe primii sau ultimii 50 de km al unui traseu se iau în considerare și STRĂZILE PRINCIPALE (PRIMARY STREETS) sau chiar străzi simple.

DENUMIRE SEGMENTELOR.

În anul 2014 au apărut insignele. Ele folosesc exclusiv denumirea de început a tuturor segmentelor.

Astfel un segment de drum care începe cu DN1 – Șos. București-Ploiești, va afișa insigna roșie cu nr. 1 la interior.

Am eliminat denumirile de drumuri europene și le-am pus doar ca alternative... pe viitor poate waze va suporta mai bine denumirile și insignele de drum pe baza denumirilor alternative.

Separarea denumirilor se face cu cratimă și cu spațiu între ele. E greșit să punei „DN1-Șos. București-Ploiești”.

Dacă sunt mai multe denumiri de DN pe același segment, corect e să treceți așa: „DN1 – DN7”.

Întotdeauna punei drumul cel mai important primul. Structura denumirilor drumurilor naționale e ca o ramificație a unui copac. DN11 va fi o ramificație a DN1. DN11A va fi o ramificație a DN11. Dacă sunt mai multe denumiri, punei număr cel mai mic și simplificat. DN15 – DN18 și nu invers. Nu prea se întâmplă.

Nu adăugați denumirea de drumuri județene la cele naționale. Adică nu scrieți „DN1 – DJ100”

Nu punei spațiu între DN și numere. Exemplu greșit: „DN 67C”. Exemplu corect: „DN67C”.

La denumiri folosiți prescurtări (vezi mai jos).

Străzile din interiorul orașelor

Waze permite două categorii de drumuri de circulație: Primary Street și Street. Un drum principal va fi acela care, asigură un flux mai mare de mașini față de străzile dintre blocuri/case. Drumurile principale pot fi acelea care au și doar o bandă pe sens.

Drumurile de parcare rezidențiale dintre blocuri vor fi trecute ca Street. Nu punem nici Parking Lot Road și nici Service Road **(Începând din Decembrie 2014 NU mai există Service Roads ele au fost convertite la Streets)**, întrucât pentru a permite motorului de rutare să folosească aceste drumuri în cazuri neapărat necesare. Waze va învăța oricum care e viteza medie de deplasare pe acele segmente și va oferi posibilitatea de a le evita.

Drumurile tip Parking Lot

Le păstrăm exclusiv pentru a delimita parcarile și principalele rute prin parcare. În unele situații le putem utiliza și pentru a indica parcarile rezidențiale, dar **nu** și atunci când aceste drumuri asigură accesul între alte două străzi.

Nu punei toate segmentele dintr-o parcare. Amețiți parcare, utilizatorul și motorul de căutare. Încercați să țineți o parcare cât mai simplă, conturul și câteva axe.

Dacă parcare e cu plată **NU BIFĂM TOLL ROADS (DRUM CU TAXĂ)!!!**

Drumurile tip Service Road – NU MAI EXISTĂ

~~le folosim pentru acele tipuri de drum din interiorul Benzinărilor sau a zonelor cu acces special pentru autovehicule. Drumurile service road pot fi folosite în sistemul de rutare, dar adaugă o penalizare mai mare față de un drum normal.~~

Din cauza faptului că nu mai există service roads și toate drumurile din benzinării erau trecute ca service roads, am început convertirea lor la Parking Lot Roads. Unii le-au mai pus și ca private roads. Niciuna dintre cazuri nu e greșită, waze nu va ruta prin aceste drumuri, dar va rută către sau dinspre acestea.

Drumurile tip Private Road

le folosim în acele locuri unde este prezentă o barieră de acces sau zonelor private, proprietăți private cu acces limitat, pe care vrem să le separăm... drumuri pe care nu vrem să ruteze waze decât dacă destinația este acolo sau se pleacă de acolo.

De exemplu, să luăm un complex comercial... zonele de parcare le punem drumuri tip lot parcare, iar drumurile de acces aprovizionare le punem drumuri tip private.

Prescurtările

ÎNTOTDEAUNA FOLOSIȚI PRESCURTĂRI:

Bulevard	Bd.
Stradă	Str.
Intrare(a)	Int.
Drumul	nu prescurtăm (deși am găsit cazuri de Drm sau chiar Dr)
Aleea	nu prescurtăm (deși am găsit cazuri de Al. sau Ale.)
Calea	nu prescurtăm (deși am găsit cazuri de Cal.)
Piața	nu prescurtăm (deși sunt și cazuri de prescurtare Pța.)

Dacă o stradă e Drumul Taberei de exemplu, nu mai punem și Str. Drumul Taberei. Folosiți vederea stradală și stabiliți denumirea corespunzătoare.

Ca idee, prescurtarea trebuie să ne elimine cel puțin 3 caractere. Prescurtarea trebuie să aibă punct. Pentru un aspect unitar. Când vom avea TTS vom avea mult de muncă din cauză că fiecare a prescurtat cum a crezut.

Alte prescurtări:

Caporal – Cap.

Aviator – Av.

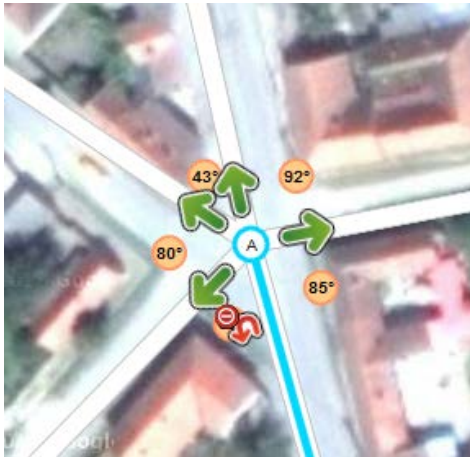
General – Gen.

Etc... de completat lista completă (doc reguli căutare românia)

Nodurile atipice (cu mai multe segmente la unghiuri diferite)

Cum rezolvăm când mai multe segmente se întâlnesc în același nod la unghiuri diferite, astfel încât Waze va da instrucțiuni corecte de navigație și instrucțiuni care să nu fie confuze?

Exemplu de nod unde se întâlnesc 5 segmente:



Pentru ca instrucțiunile de navigație să fie cât mai corecte și de a elimina confuziile vom reconfigura intersecția conform imaginii din dreapta de mai sus.

E important ca segmentul median, cel evidențiat în imaginea de mai sus să rămână **NEDENUMIT**, astfel încât instrucțiunile de navigație vor prelua automat denumirea segmentului pe care se dorește a se intra.

Rampele de pe autostradă

Rampele de pe autostradă trebuie să înceapă exact din locul unde începe linia continuă care separă banda de decelerare și autostradă. Banda de decelerare începe mult mai devreme, dar pentru a sincroniza instrucțiunile vocale, unde începe linia continuă acolo trebuie să fie ultima avertizare vocală de a „ieși prin dreapta”.

La fel, rampele se vor termina atunci când

Conectorii și benzile speciale de viraj dreapta (uneori și stânga).

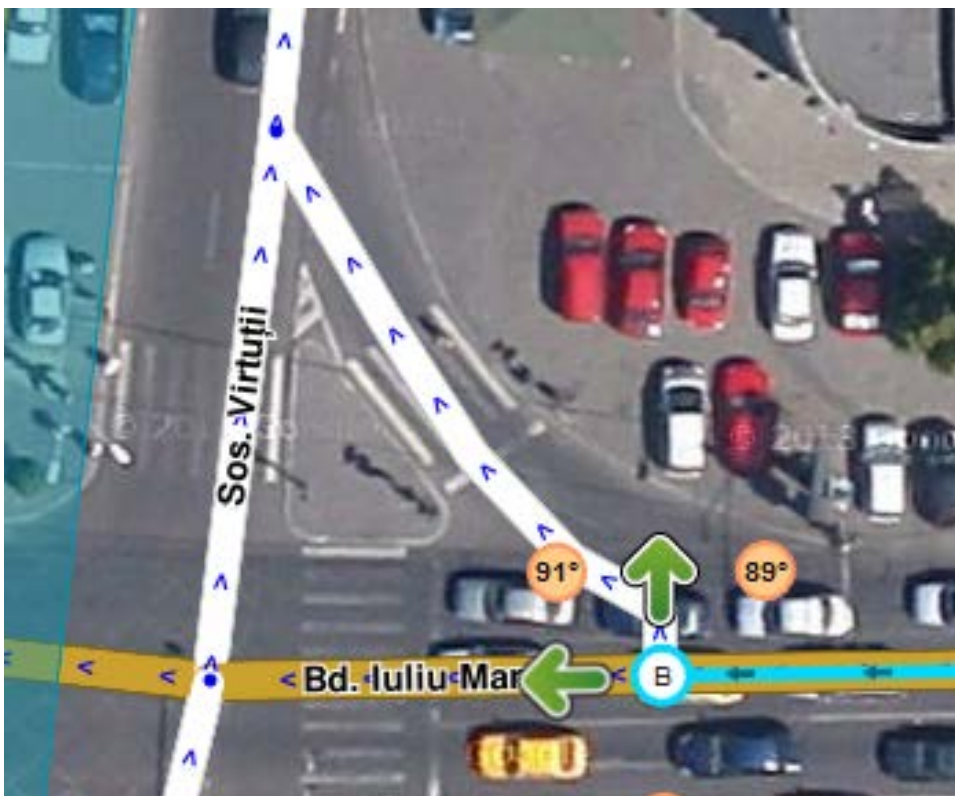
Dacă, de exemplu, pe un drum cu două benzi apare o a treia bandă pentru a efectua virajul la dreapta, trasați conectorul începând din locul în care se formează a treia bandă.

Waze memorează diferit timpul de a traversa printr-o intersecție (înainte, stânga, dreapta).



Evitați a pune denumire pe conectori (exemplul de sus nu e corect), dar dacă e suficient de lung, puneți denumirea segmentului de pe care provine. În cazul unui raport pe acest drum, el va apărea ca aparținând segmentului de pe care provine.

Când aveți conectori, ca în poza de mai jos, adăugați un punct de inflexiune astfel încât, unghiul dintre drumul din care pleacă conectorul și conector să fie mai mare de 60 grade. Preferabil 90 de grade, ca în poză, astfel încât instrucțiunea de navigație să fie „Virează la dreapta” (Turn Right) și nu „Ține dreapta” (Keep Right).



În poza de mai sus unghiurile sunt afișate de un script adițional. Vezi secțiunea de scripturi.

E bine totuși ca segmentele mici de sub 30 de metri să fie evitate, chiar dacă avem conectori. Deci exemplu de mai sus nu este unul tocmai bun și tendința e să renunțăm la astfel de conectori mici care nu ajută foarte mult, ba chiar mai mult încurcă pentru că Waze nu va reuși să diferențieze traficul foarte bine.

LOCURILE / PLACES – Fostele Reper (Landmark)

Începând cu versiunea 3.9 Waze a beneficiat de un nou sistem de adăugare repere/puncte de interes, denumite LOCURI (PLACES) sau LOC (PLACE).

LOCURILE pot fi fie ARIE/ZONĂ sau PUNCT.

Mai nou orice LOC are posibilitatea de a configura servicii, precum și dacă locul oferă parcare. ORICE

LOC are o iconă  care desemnează destinația (locul opririi) în cazul navigării către acel loc. E de preferabil să fie cât mai aproape de intrarea în parcare sau cât mai aproape de intrarea principală a locului.

ATENȚIE: Parcărilor și benzinăriile nu se vor suprapune peste străzile alăturate pentru că astfel Waze va ignora valorile de trafic și nu va raporta un eventual ambuteiaj.

Drumurile din interiorul parcarilor vor fi de tip Parking Lot Road.

Drumurile din interiorul benzinăriilor vor fi de tip Parking Lot Road.

Reperele se vor desena până la limita stradală și a gardului ce împrejmuiește (perimetrul) terenului unde se află benzinăria de exemplu. NU desenați doar clădirea în sine, ci întreg perimetrul.

<https://wiki.waze.com/wiki/Places> pentru mai multe informații

Parcărilor

Locurile tip Parcare vor fi puse ca perimetru, nu punct, doar acele parcări publice, gratuite sau cu plată, destinate publicului larg, distincte și evidente. Sună cam încurcat. Puneți-vă în situația unui turist care caută o parcare ... nu caută o parcare la nu știu ce mall, magazin sau din spatele blocului, nu caută o parcare la stradă, pe care evident o vede oriunde, vrea o parcare într-o zonă BINE DEFINITĂ ȘI DELIMITATĂ, PREFERABIL CU PLATĂ sau gratuită, dar sigură.

Astfel de parcări sunt: parcările subterane sau supraetajate, parcările cu plată din împrejurul unor zone, precum centrul istoric din București. Nu are sens și nu ajută la NIMIC parcare din fața unei mănăstiri, dacă aceasta e cu plată și parcare e fix în față la mănăstire. Dacă în schimb există multiple parcări cu prețuri diferite, poate atunci putem considera evidențierea lor pe hartă.

NU punem repere de parcare la supermarket.

NU punem repere de parcare la parcările rezidențiale dintre blocuri.

NU punem repere de parcare pe lateralul străzilor, care locuri de parcare sunt tot rezidențiale, de cele mai multe ori.

Nu trasați în interiorul parcarilor toate străduțele. Încercați să simplificați și să păstrați doar segmentele necesare de navigație și cele ce duc spre intrarea principală a magazinului.

https://wiki.waze.com/wiki/Places/Parking_lot

Blocurile și Zonele Rezidențiale

La introducerea noului sistem de repere apăruse o categorie specială denumită „Rezidențial / Casă”, parte a categoriei „Altele”. Majoritatea blocurilor, cel puțin din București, au fost convertite la această subcategorie.

La sfârșitul lui 2014, la apariția Locurilor/Places, subcategoria a fost eliminată și a fost introdusă în schimb posibilitatea de converti la Rezidențial un loc... operațiune pe care NU o recomand.

Dacă totuși vreți să adăugați un bloc, de exemplu, pe care doriți să îl vedeți pe hartă, cu numărul/numele blocului, puneți-l doar ca făcând parte din categoria „Altele”.

Momentan categoria Altele, are doar subcategoria Zonă construcții, cealaltă subcategorie Rezidențial/Casă fiind eliminat așa cum am menționat.

CONVERSIA LA REZIDENȚIAL

Conversia unui loc la REZIDENȚIAL se poate realiza doar dacă locul are stradă selectată și număr imobil. LA MOMENTUL SCRIERII, conversia nu funcționa decât dacă locul are și o subcategorie selectată.

Momentan recomandăm conversia la rezidențial doar a caselor. Acestea nu au nume, doar număr imobil.

Sperăm totuși ca Waze să reintroducă subcategoria Rezidențial/Casă.

Elemente naturale:

Pentru a crea râuri, există un script ajutător foarte bun. Pentru lacuri și păduri trebuie făcute manual. Dacă vă întrebați la ce sunt bune, faceți o comparație cu zonele unde sunt râuri, lacuri și păduri. E vorba în definitiv de experiența pe care o are utilizatorul când navighează. Una e să aibă o hartă pe care apar repere de natură, pentru o eventuală orientare mai bună în teren, și alta e când harta e albă, goală.

Folosiți în denumirea de repere naturale cuvintele: Fluviul, Râul, Pârâul, Pădurea etc.

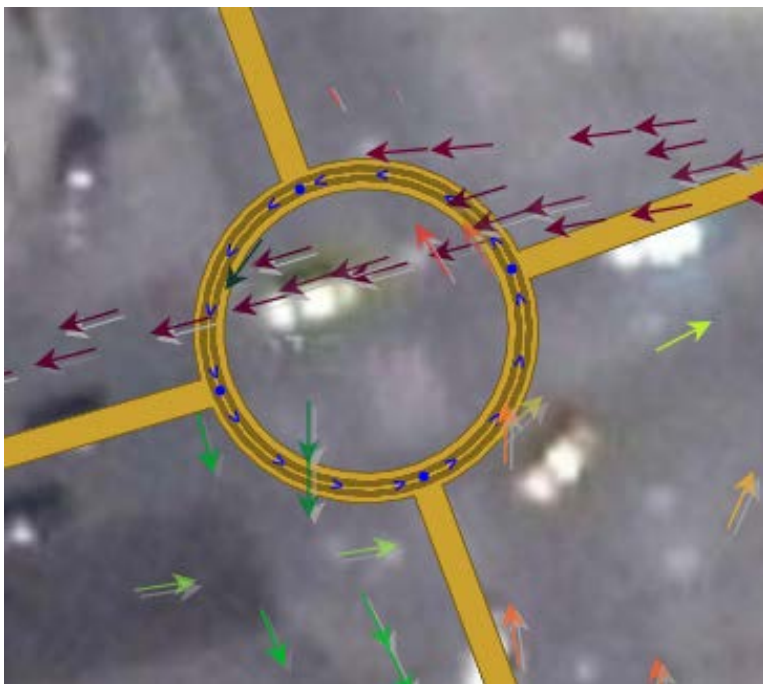
ATENȚIE: Reperele sub 400 mp NU apar în client! Asta înseamnă că un reper trebuie să aibă cel puțin 20x20 metri suprafață.

Sensurile Giratorii

Păstrați sensurile giratorii cât mai simple. Dacă distanța dintre intrare și ieșirea dintr-un sens giratoriu sunt mai mari de 15-20 de metri, le puteți separa.

Un sens giratoriu cu mai mult de 4 intrări/ieșiri, va genera instrucțiuni de a părăsi sensul giratoriu la a X-a ieșire. Depinde și de unghiul străzilor ce intră/ies din giratoriu.

Dacă vorbim de două drumuri perpendiculare, fără intrări/ieșiri separate, instrucțiunile vor fi de: la sensul giratoriu, virați dreapta/virați stânga/continuați înainte, ca în cazul de mai jos.



Desenați sensurile giratorii folosindu-vă de stratul de puncte (săgeți) GPS, dacă există, pentru a estima cât mai bine mărimea giratoriului, în cazul în care nu există imagini de calitate sau actualizate.

Ca o bună practică, faceți sensurile giratorii cu un diametru de minim 10 metri.

În cazul de mai sus primează simplitatea sensului giratoriu și nu are sens să despicăm intrările de ieșiri.

Dacă în sensul giratoriu intră mai multe segmente de diferite tipuri, sensul giratoriu îl punem de felul, astfel:

Acolo unde există cel puțin 2 segmente ce intră în sensul giratoriu de un rang înalt (Major Highway), sensul giratoriu îl vom pune de tipul segmentelor de rang înalt (Major Highway).

Exemple:

Sens giratoriu cu 2 Major Highway, o Primary Street și un Minor Highway – punem Major Highway

Gir cu 1 Major Highway, 2 Minor Highway și o Primary Street – punem Minor Highway

Gir cu 1 Major, 1 Minor și 2 Primary Street – punem Primary Street

Gir cu 1 Major, 1 Minor, 1 Primary și 1 Street – punem Primary street

Gir cu 2 Major și 2 Minor – punem Major HWY

Sensurile giratorii e bine să fie făcute dintr-o bucată, adică ID_urile segmentelor să fie consecutive. Dacă de exemplu creați giratoriul și apoi lipiți la el alte segmente, el va deveni un gir care nu e tocmai corect, pentru că ID-urile nu sunt consecutive (un segment al girului se rupe în două și vor primi ID-uri noi diferite).

Există un script care evidențiază automat girurile incorecte și printr-o simplă apăsare a unui buton recreează girul. (vezi secțiunea cu scripturi): WME TOOLBOX.

Căile Ferate

Cu toate că în editorul de hărți (WME) există posibilitatea de a stabili un drum ca fiind de tip Cale Ferată (Rail Road), acestea nu apar în acest moment în client (nu sunt vizibile), dar acest lucru se va schimba în una din versiunile următoare.

Totuși, pentru ca noi să putem să evidențiem o cale ferată pe hartă, putem apela la ajutorul unui script (același cu cel care ne ajută să creăm râurile). Trasăm calea ferată, o denumim corespunzător (vezi mai jos cum), după care creăm reperul (landmark) de tip Other. Scriptul îl creează și îl denumește automat.

La denumirea căilor ferate, începând din 2013 am convenit să le denumim conform CFR:

Aici <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/49/Romania-cfr.svg> aveți o imagine tip SVG destul de detaliată cu principalele rute ale companiei CFR. Astfel, căile ferate vor purta denumirea de: „CFR 900”. Să **NU** treceți asta la oraș cum am mai văzut și s-au creat întinderi (localități) de dimensiunea a câtorva județe cu denumirea de „Căile ferate române”. Bine, cel care scrisese asta, nici măcar nu a reușit să scrie bine ferate... a scris parcă „Caile foarte romane”, ceva în genul ☺

La intersecția drumurilor cu căile ferate, creați un nod. Waze va învăța că la anumite ore se timpul de a traversa acea intersecție (cu calea ferată) este mai mare și va încerca o altă rută! Bine, cum la noi trenurile nu trec pe la ore fixe, mai greu.

~~Nu ștergeți segmentele tip cale ferată după crearea reperelor!~~

UPDATE: Eliminăm toate reperele/landmark tip cale ferată și le punem la o elevație diferită de drumurile din zonă, preferabil +3 sau mai mare. Acestea vor deveni curând vizibile și în client. Deja pe LiveMap ele apar.

Cereri Actualizare/Update Request și Probleme Hartă/Map Problems

Cererile de actualizare provin de la utilizatori, pe când Problemele Hartă sunt identificate automat de serverul Waze.

Comunicarea cu utilizatorii

Aici, trebuie să avem o etică corespunzătoare, nu neapărat foarte oficială, formală, dar prietenoasă și să fim în primul rând respectuoși.

Există o extensie special creată pentru a facilita comunicarea ușoară cu utilizatorii:

<https://greasyfork.org/en/scripts/5372-wme-ur-r%C4%83spunsuri-tipice-romania>

Acestea sunt în fapt răspunsuri predefinite pentru majoritatea problemelor semnalate.

Așteptarea unui răspuns

Este recomandat să așteptați cel puțin 48 de ore, recomandat 3-4 zile pentru a primi un răspuns la solicitarea inițială de informații suplimentare.

Dacă utilizatorul nu răspunde în acest termen, se retrimite un mesaj prin care se reamintește să răspundă.

Dacă după încă 2-4 zile utilizatorul nu răspunde, editorul poate închide raportul transmițând mesajul corespunzător.

Proprietatea asupra Cererilor de Actualizare (UR)

Orice UR deschis de un editor, aceasta presupune inițierea comunicării, mesaj de a solicita informații (suplimentare) de la utilizator, presupune preluarea proprietății asupra acestui UR.

Dacă după 3-4 zile utilizatorul nu răspunde de la primul contact, un alt editor poate solicita, reaminti utilizatorului să comunice.

După alte 3-4 zile, raportul poate fi închis.

Este de preferabil ca rapoartele de pe segmentele de drum ce sunt blocate la un nivel peste nivelul de editare al editorului, să nu închidă raportul ca rezolvat și să permită unui editor cu nivelul adecvat modificării drumului respectiv.

Solicitarea de editări/deblocări

Pentru a solicita o editare într-o zonă în care nu aveți permisiuni sau a modifica un segment blocat la un nivel superior puteți să solicitați ajutorul pe chat-ul integrat din editor sau pe forum la acest url: <https://www.waze.com/forum/viewtopic.php?f=120&t=24536>

Separarea drumurilor

Una dintre cele mai răspândite situații este aceea în care ne întrebăm dacă să separăm un segment de drum în 2 segmente cu sensuri unice.

Ca regulă generală și din experiență, separarea drumurilor poate fi utilă în multe situații.

Evident, vom separa întotdeauna acolo unde avem un scuar între cele 2 sensuri de deplasare.

Ce facem cu bulevardele mari, cu multe benzi pe sens și care au și linii de tramvai pe mijloc? În acest caz, dacă sunt cel puțin 2 benzi pe sens și linii de tramvai, putem considera liniile de tramvai ca separator și atunci să avem sensuri separate. Exemplu: Bd. Ștefan Cel Mare, București.

Separarea sensurilor implică și prezența de conectori (segmente de drum tip Street) care să permită traversările (virajele stânga sau chiar întoarcerile tip U) în locurile permise. Exemplu în foto Bd. Ion Mihalache, București.



După cum vedeți, în anumite situații e necesar să avem astfel de conectori care permit întoarcerea sau virajele de stânga.

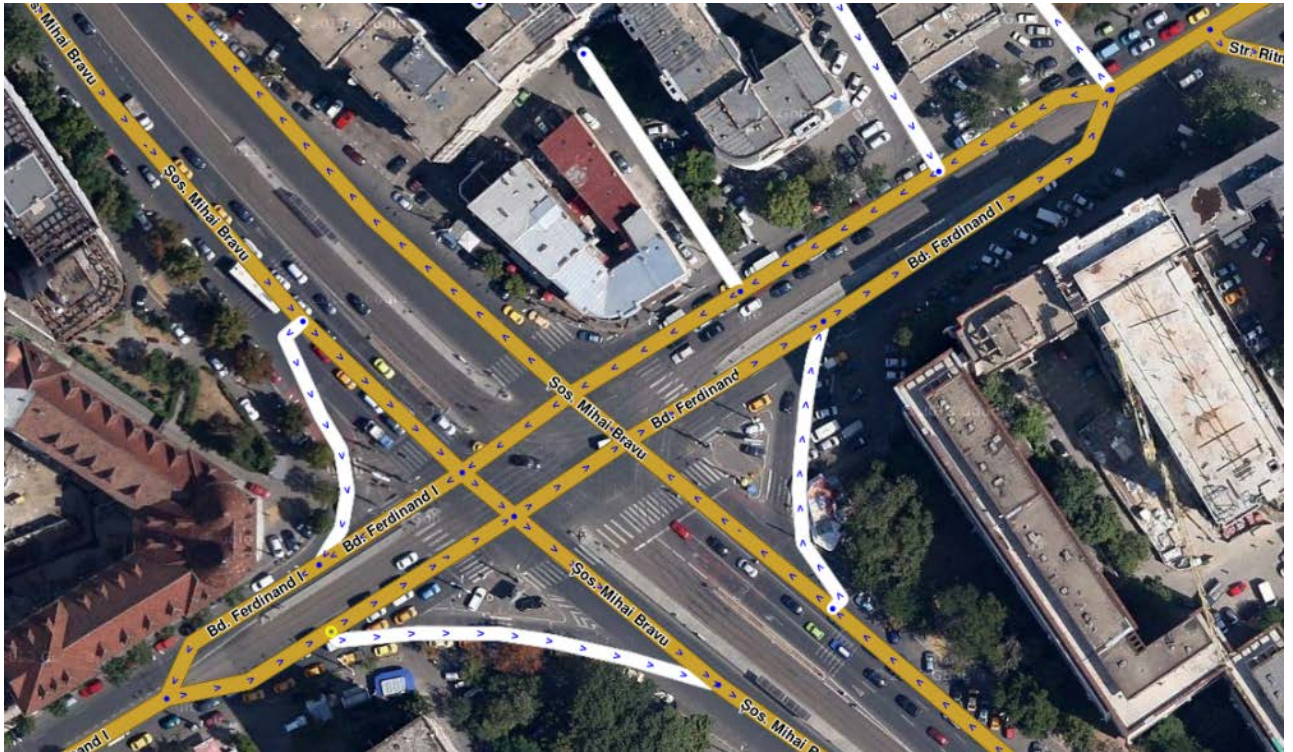
Mai sunt și situații unde trebuie să interzicem întoarcerile tip U. În acest caz folosim ceea ce se cheamă intersecțiile tip X., ca în exemplu de mai jos:



În locul tradiționalei intersecții tip H, vom avea o intersecție tip U unde putem interzice în mod expres întoarcerea U, dar în același timp permitem virajul de stânga, dacă e cazul.

Cu toate că de multe ori se preferă simplitatea intersecțiilor și a drumurilor, separarea sensurilor acolo unde este cazul poate rezolva alte probleme, a putea deservi mai bine rutării, a elimina multiplele segmente scurte dacă cele 2 sensuri sunt brăzdate de drumuri alternate, nu continue.

Un exemplu recent în care am separat cele 2 sensuri este:



Cred că sunt anumite situații unde o astfel de separare e mai utilă. Experiența ne va spune contrariul.

Așadar, unde e ok să separăm:

- Drumuri cu 2 benzi pe sens și separate fie de un scuar, fie de linie de tramvai
- Bulevarde cu cel puțin 4 benzi pe sens (adică 8 în total). Presupunem că aceste bulevarde sunt imense și distanța dintre zonele mediane ale celor 2 sensuri de deplasare e suficient de mare... mai mare de 20 de metri.

Nu separăm drumurile care au doar o bandă și linie tramvai, pentru că în acest caz, în cele mai multe cazuri, linia de tramvai este cale de rulare pentru automobile, uneori nu există nici refugiu pietonal pentru călătorii ce coboară din tramvaie.

Exemplu: Calea Dudești, București (foto)



Atenție la intersecția de tip H așa zice hibridă cu X. E de preferabil o astfel de configurație, unde Bd. Camil Ressu se unește într-un punct cu Mihai Bravu, decât o configurație în care cele 2 sensuri ale Camil Ressu se unesc cu Calea Dudești, dincolo de intersecție.

Atenție și la unghiul dat segmentelor ce aparțin de Bd. Camil Ressu, pentru a evita o eventuală instrucțiune de a vira dreapta (în mod eronat din cauza unghiului în care se unesc segmentele) când se merge înainte pe Calea Dudești.

Lungimea segmentelor si ambuteiajele: OPTIMIZAREA RUTELOR

Cum calculează Waze rutele? Exact cum, nimeni nu știe, poate doar creatorul! 😊

Noi bănuim, din experiență învățăm, sunt ghiduri și explicații, dar nu sunt prezentate toate secretele. Ce-i cert e că există un sistem de penalizare de calculare a rutelor.

Waze cronometrează nu doar timpul de deplasare printr-un segment, dar calculează independent fiecare viraj împarte de pe segmentul A pe segmentul B, C și D, pentru fiecare interval orar și face o medie, cel puțin, pentru fiecare interval de jumătate de oră. Zic cel puțin pentru că oficial nu am găsit nimic despre asta.

Dovadă o face noua pagină de livemap <https://webnew.waze.com/livemap> care dă posibilitatea calculării unei rute la un interval de timp specific, din jumătate în jumătate de oră.

Mersul înainte într-o intersecție, Waze îl consideră tot un viraj, și îl cronometrează diferit decât dacă ar vira la stânga sau la dreapta. Uneori, sunt situații când virajul la stânga creează aglomerație. Uneori e aglomerat drumul inclusiv pentru mersul înainte.

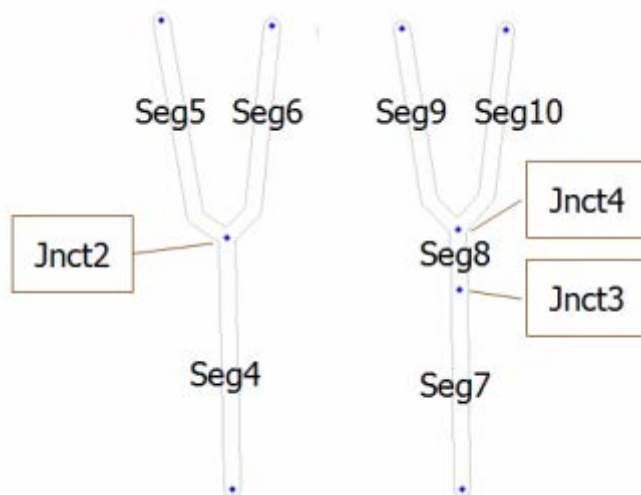
Dacă avem un segment de drum lung, să zicem de câteva sute de metri, 500, și urmează o intersecție cu multiple variante de viraj, iar pentru a vira stânga se face mai mereu coadă și trebuie să stea mult mai mult timp decât dacă ar merge înainte. Waze ar putea raporta în mod eronat faptul că acolo există un ambuteiaj, când, în realitate, problema e doar pe virare stânga. Astfel, tot segmentul s-ar înroși din cauza faptului că e ambuteiaj. Deci, Waze alertează vizual asupra unei probleme.

[illegible]

Waze știe într-un final că utilizatorul a făcut stânga. Astfel, DOAR RUTELE CARE IMPLICĂ VIRAJUL LA STÂNGA VOR FI AFECTATE, NU SI CELE DE MERS ÎNAINTE SAU DE MERS LA DREAPTA.

E FOARTE IMPORTANT DE A ȘTI ACEST LUCRU pentru că Waze altfel va ruta printr-un segment care nouă ni se pare aglomerat, când în realitate e doar aglomerat pentru virajul la stânga. De aceea e bine de a face, cel puțin, în cazul în care situația în teren nu ne permite să amplasăm conectori sau alte asemenea lucruri.

Mai jos vă prezint un exemplu:



Ce avem noi aici? În stânga, un segment, Seg4 care se desparte în două segmente 5 și 6. Așadar, avem trafic care face stânga și trafic care face dreapta prin nodul Jnct2.

Orice trafic care vin de pe S4 spre S6 va fi cronometrat și nu va afecta traficul care vine de pe S4 către S5. Și totuși, în realitate, situația s-ar putea să fie alta.

E foarte posibil ca indiferent de direcția de mers, să fie aglomerat. CUM EFICIENTIZĂM noi rutarea și cum facem noi ca Waze să știe că de fapt, ÎNTREG SEGMENTUL 4 E AGLOMERAT, indiferent de direcția în care mergem?

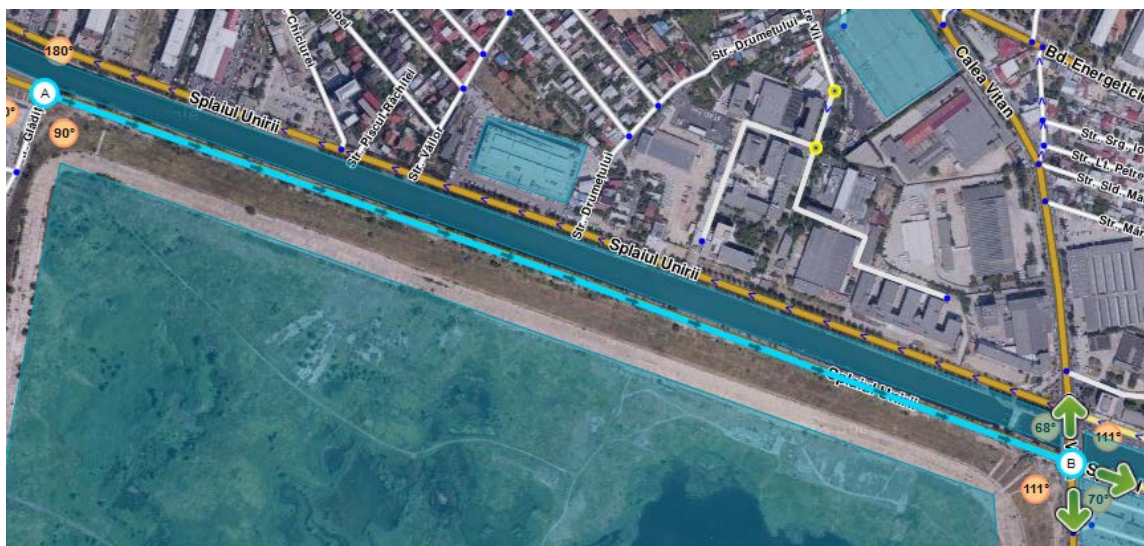
În acest caz apelăm la adăugarea unui NOD suplimentar. În partea dreaptă vedem două noduri Jnct3 și Jnct4 care împart vechiul segment 4 în două: Seg7 și Seg8.

Waze în această situație NU are de ales și când detectează trafic pe Seg7 nu are decât o opțiune (un singur viraj, de mers înainte – cum vă ziceam și mersul înainte e viraj). Astfel, Waze va raporta ca pe Segmentul Seg7 există trafic intens. Segmentul Seg 8, de această dată, de o dimensiune mult mai mică, va cronometra virajele separat pentru Seg9 și Seg10, dar pentru că pe segmentul Seg7 Waze detectează trafic intens, șansa ca Waze să dea o altă rută celorlalți utilizatori e mult mai mare.

Așadar, faceți ajustările de rigoare.

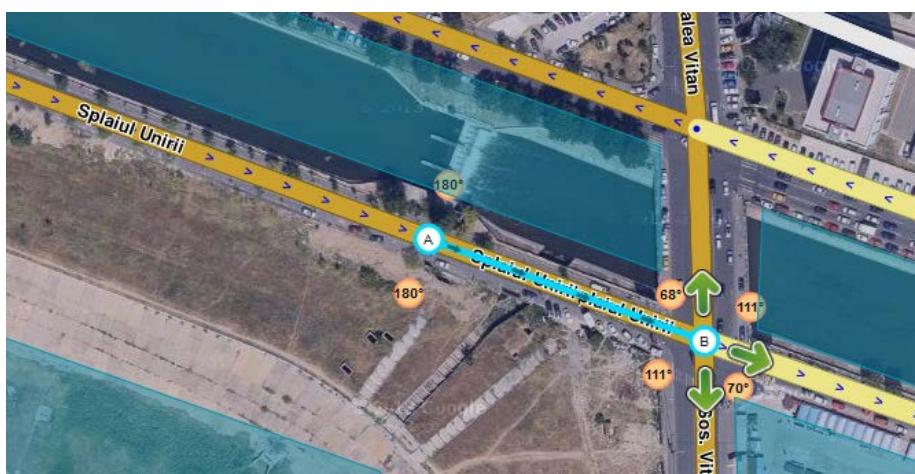
Caz concret:

Splaiul Unirii, intersecție cu Calea Vitan-Bârzești, București.



Segmentul selectat are 1407 metri și are 2 benzi pe sens la semafor (informație importantă de reținut pentru mai târziu). Este o valoare foarte mare pentru oraș. Să presupunem că un utilizator stă în coadă să vireze stânga. La felul cum e intersecția, când se virează stânga, există un număr limitat de mașini care încap pe pod pentru a face stânga, pentru că și sensul celălalt dincolo de Dâmbovița are verde și ceilalți fac stânga. Dar, chiar și așa, de multe ori se crează ambuteiaje pe acest segment, chiar și pe sensul de mers înainte sau la dreapta, indiferent unde vrea să meargă utilizatorul. Uneori coada are peste 1 km și viteză medie de sub 4km/h. Deci, segmentul se parcurge în 25 de minute sau mai bine. Dezastruos. Și totuși, dacă un utilizator face stânga, iar altul vrea să meargă înainte. Cel care face stânga intră primul în ambuteiaj, iar cel care merge înainte îl urmează după aceea. Ce se va întâmpla? Waze îl va băga prin aglomerație, pentru că nu știe că tot bulevardul e aglomerat, ci doar pe mersul înainte. Și atunci facem un artificiu care, sunt convins, va ajuta foarte mult la calcularea rutelor prin acel nod.

Adaug un nod suplimentare, aparent ne necesar, dar vital în a face diferența de calculare a virajelor. Noul nod rupe vechiul segment în două segmente, unul scurt de 90 de metri și altul lung de 1300 metri.



Noul segment de 90 de metri va prelua astfel îndatorirea de a face diferența între traficul ce virează stânga și traficul care virează dreapta sau cel ce merge înainte.

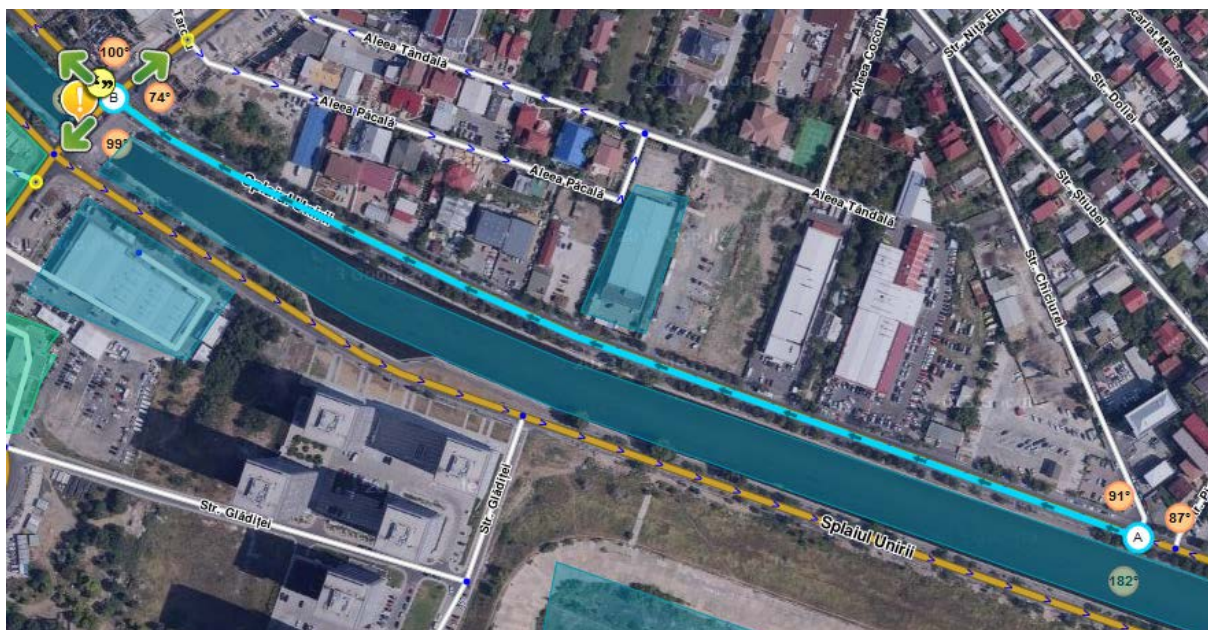
Acum, dacă un utilizator este prins în coada de peste 1 km. După 20 de minute trece de nodul A din foto de mai sus, AUTOMAT Waze va redirectiona utilizatorii prin altă parte pentru că Waze acum va ști că acolo e un trafic dezastruos, COMPLET BLOCAT.

☺ SPER SĂ VĂ FIE DE FOLOS ACEST SFAT ȘI SĂ-L APLICAȚI CU ÎNȚELEPCIUNE UNDE ESTE NEVOIE ☺

Vă rog să păstrați segmentele nu foarte lungi și nu foarte scurte. Mai lungi de 30 de metri, mai scurte de 100 de metri. Nu există o formulă magică, ci de aproximare a voastră.

Un alt studiu de caz:

Același Splai al Unirii din București, de data aceasta, sensul opus cu Sos. Mihai Bravu unde de câțiva ani, și încă câțiva de acum încolo, se construiește o pasarelă. Există restricții de drum la 2 benzi înghesuite (de la 3-4 benzi). Iată foto:



Segmentul selectat are 697 de metri, ceea ce iarăși, mi se pare foarte lung. Splaiul Unirii are 3 benzi de mers plus încă una pentru mașini parcate. Pe un sens! La semafor sunt 4 benzi. Pentru oricine merge înainte sau la dreapta, aproape că niciodată nu va exista o problemă cu ambuteiajul în acea zonă. Dar pentru cei ce virează stânga, uneori prinzi multe semafoare pentru că pe acel pod încap cred că 10-12 mașini, poate puțin mai multe. Mai devreme vă povesteam că Splaiul Unirii are 2 benzi la intersecția cu Vitan-Bârzești. Acolo ambuteiajele sunt mai frecvente. Dar aici, mai rare sau ocazionale și nu mai traficul la stânga beneficiază de ambuteiaje. În acest caz, ruperea drumului și crearea unui segment mai mic, să-i zicem segment tampon, înainte de intersecție, nu ar ajuta cu foarte mult, pentru că, așa cum spuneam, înainte și la dreapta nu se produc ambuteiaje. Doar pentru viraj la stânga, iar din 4 benzi, de obicei doar cele două benzi de pe partea stângă a drumului se vor vărsa pe cele 2 benzi de pe podul de peste Dâmbovița.

Chiar și în această situație, nu văd că rutele ar avea de câștigat, din contră, inclusiv evidențierea VIZUALĂ în CLIENTUL Waze pe smartphone va fi îmbunătățită... De ce. Pentru că un segment lung, ca să-l faci portocaliu sau roșu, trebuie să pierzi mult timp pe el.

Și în acest caz am adăugat un nod, separând segmentul cel lung în două. Lăsând un segment scurt de 116 metri. Astfel, se va putea raporta mai bine un eventual trafic pe acel segment și se va îmbunătăți și rutarea în zonă, dar impactul va fi mai mic decât în cazul precedent.

Mai multe aici: http://www.waze.com/wiki/How_Waze_calculates_routes#Turn_delays

Lungimea segmentelor

Revenim la lungimea segmentelor, dar nu ne mai lovim așa de mult de rutare. E bine, totuși de păstrat o lungime a segmentelor, aici ne referim strict la drumurile naționale/județene (autostrăzile le tratăm separat), lungime de până în 4km. Din ce am citit mai demult, bine ar fi o valoare de până în 4096 de metri (de unde această valoare? Și nu 4050 sau 4100... din faptul că lucrăm cu calculatoare și $4096 = 4 * 1024$. Un 1 K are 1024 pentru calculatoare... am observat și eu că, la folosirea buldozerul pentru pavare drumuri, în editor regăseam, de multe ori, segmente egale de 4096 de metri pe segmentele drepte).

Așadar, e bine de păstrat lungimea segmentelor până în 4096 metri.

Într-o nouă turnură, lungimea segmentelor ar trebui să fie cât mai mare posibil, sau mai bine zis un segment să nu aibă joncțiuni dacă drumul nu se intersectează cu un alt drum. Cu cât segmentul e mai lung, cu atât mai bine.

~~În cazul în care avem multe serpentine, recomand a se păstra noduri doar în punctele unde drumul schimbă direcția cu 180 de grade, pentru că acolo viteza se reduce. Mai bine se înroșește un segment scurt de 200 metri decât un segment lung.~~

Lungimea segmentelor pe Autostradă

Pe Autostradă, propunem o lungime mai lungă decât pe Major Highway, dar nu foarte lungă. Sub 16 km, adică sub 16384 metri ($16 * 1024$), dacă păstrăm lungimea, cred că e ok.

Inclusiv pe autostradă, lungimea segmentelor e bine să fie cât mai lungă. Astfel, în cazul unui ambuteiaj, waze poate da mai ușor rute alternative. Dacă avem autostrada segmentată, și doar unul sau două segmente au trafic intens, waze va crede că pe următoarele segmente se circulă bine și e inutil în a redirectiona utilizator.

Dar dacă segmentul nostru e lung, să zicem 20 km, până la următoare ieșire de pe autostradă, atunci waze va vedea toți cei 20 km cu traficul aferent. Iar în caz de ambuteiaj, va oferi rute alternative mai rapid.

Dacă înloc de un segment avem 4 segmente de 5 km... și pe primul segment avem trafic intens, waze va presupune că pe următoarele 3 traficul este OK și nu va reruta utilizatorii.

EXTENSII

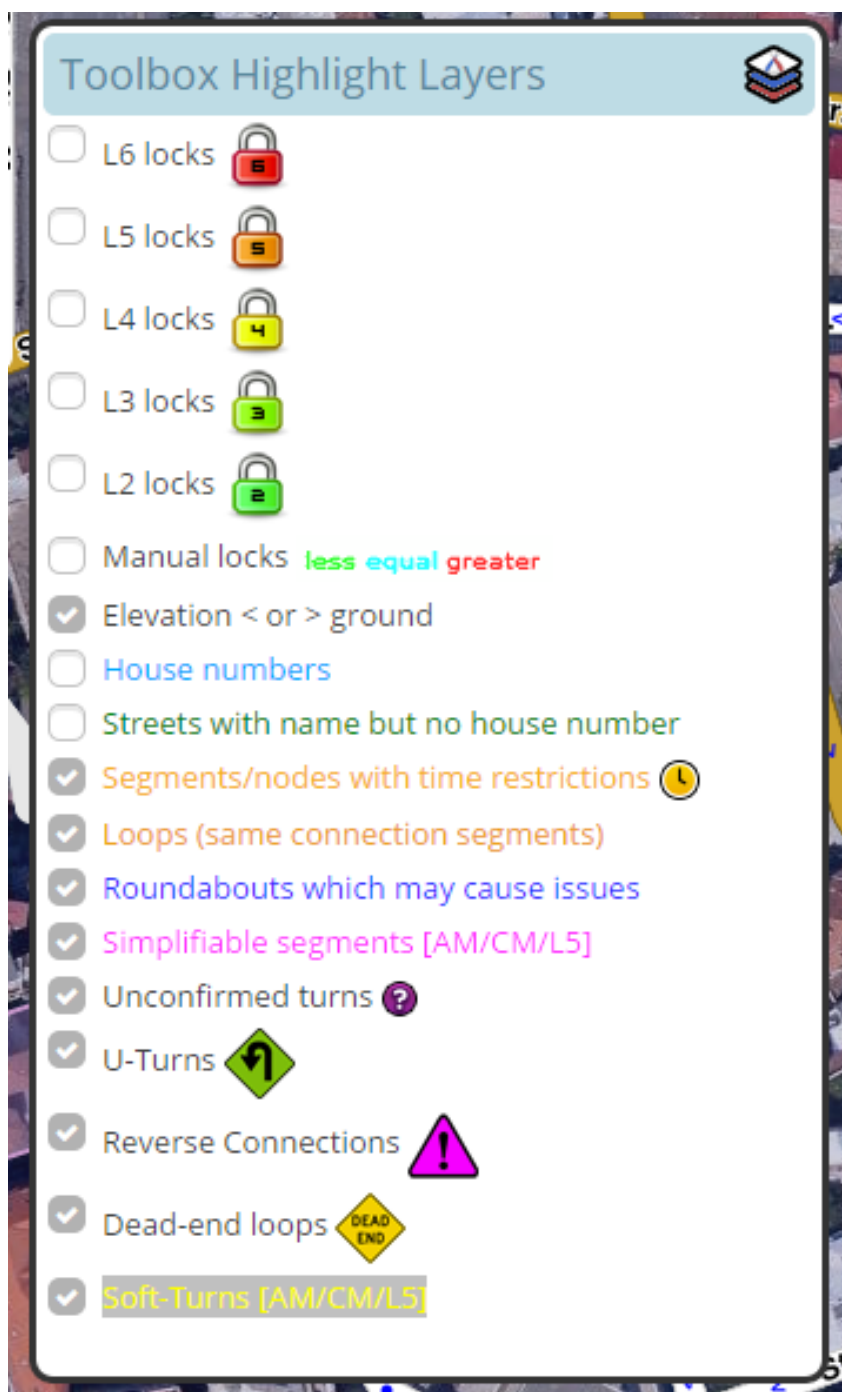
Există o serie de extensii recomandate:

WME TOOLBOX

Această extensie ajută mult în editare și evidențiază greșelile uzuale în editare: drumuri neconectate, noduri suplimentare, reverse connections, loop connections etc. Acestea sunt disponibile și în funcție de nivelul de editare.



La apăsarea butonului  veți putea evidenția probleme sau informații utile:



WME Validator

Extensia permite verificări similare cu WME Toolbox, dar se pot implementa și reguli avansate de validare, inclusiv a denumirilor. Există un set de reguli pentru România... făcut de twist3r... link...

Probleme curente cu nodurile și segmentele semnalizate de scripturi

Drumurile apropiate dar neconectate

Acestea vor fi evidențiate în roșu

Segmente de drum fără vreo intrare sau ieșire

Segmentele de pe care nu se poate ieși sau nu se poate intra, pentru că nu sunt viraje permise se evidențiază în galben.

Loops – segmente cu noduri comune

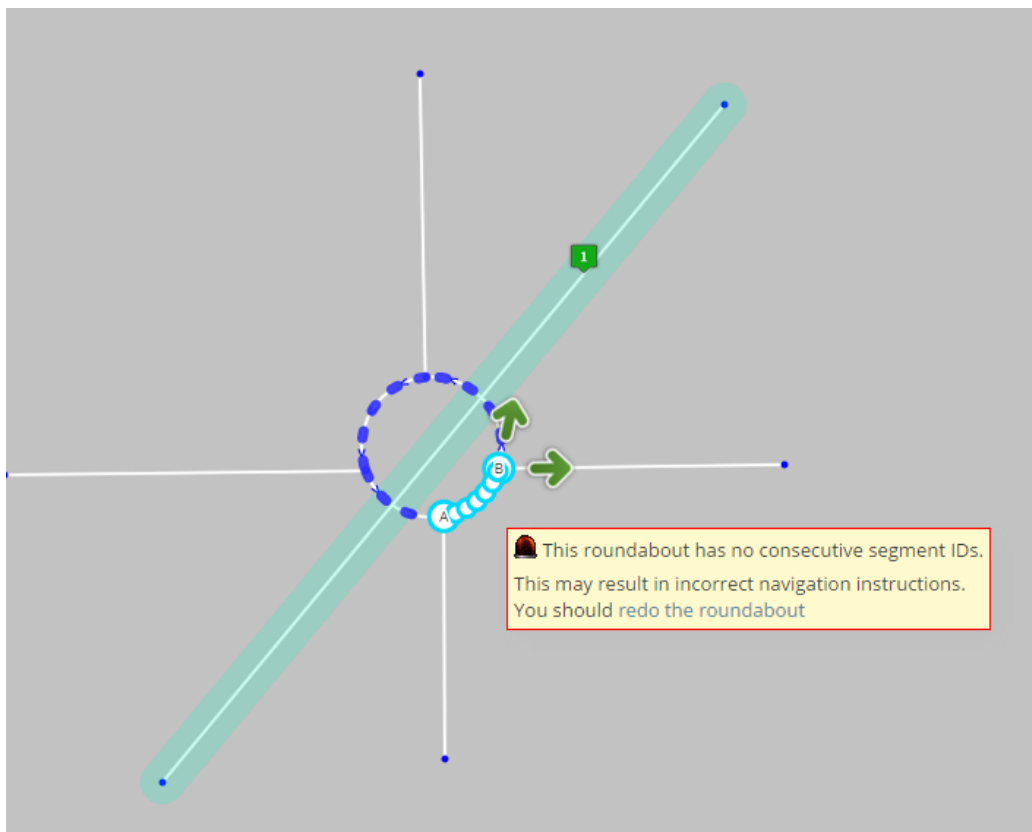
E de preferabil ca atunci când două segmente împart aceleași noduri, să segmentați unul dintre segmente. WME Toolbox face acest lucru pentru voi, prin intermediul unui buton din bara de butoane. Pot crea probleme în detectarea traficului, rutare etc.

https://wiki.waze.com/wiki/Map_Editing_Quick-start_Guide#Loop_roads

Giratoriile care ar putea cauza probleme

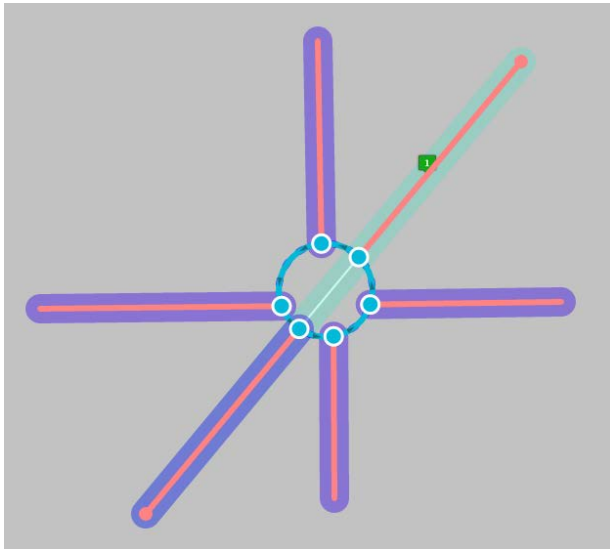
Giratoriile care sunt modificate ulterior creării lor, la care mai conectăm un segment pot fi problematice din cauza faptului că segmentele din giratoriu nu au ID-uri consecutive pentru că un segment este rupt în 2 și apar 2 segmente cu ID-uri noi.

Toolbox oferă posibilitatea reparării acestora.



ATENȚIE: DACĂ AVEȚI UN DRUM CU ALTĂ ELEVĂȚIE CARE TRECE PRIN SENSUL GIRATORIU CA ÎN CAZUL DE MAI SUS, ATUNCI ACEASTĂ COMANDĂ VA REZULTA ÎN INCLUDEREA SEGMENTULUI DE ALTĂ ELEVĂȚIE SĂ FI INCLUS ÎN SENSUL GIRATORIU. SĂ EVITAȚI ACEST LUCRU, MUTAȚI TEMPORAR DRUMUL CARE ARE ELEVĂȚIE DIFERITĂ DE SENSUL GIRATORIU, ALTFEL VEȚI OBȚINE CEVA DE GENUL:





Virajele neconfirmate – Unconfirmed turns turn (?)

Virajele neconfirmate, sau soft turn, sunt viraje care au fost puse automat și aduc după sine o mică penalizare față de un viraj HARD TURN. Pentru a le rezolva, apăsați tasta Q și apoi W sau permiteți independent fiecare viraj.

De cele mai multe ori nodurile finale ale segmentelor au viraje neconfirmate și pentru a preveni o eventual întoarcere tip U, asigurați-vă că nodul final nu are viraj neconfirmat.

Pentru a elimina problema, selectați nodul final al unui segment și apoi apăsați tasta Q.

Întoarcerile tip U – U TURNS

Nerecomandate în a fi amplasate pe drumuri. Folosiți cu mare precauție. Puneți-le doar acolo unde considerați că e strict necesar.

WAZE NU SUPOARTĂ ÎNCĂ VIRAJELE TIP U. ÎN MOMENTUL DE FAȚĂ ÎNTOARCERILE TIP U SUNT ACTIVATE DOAR PENTRU UNII UTILIZATORI PENTRU TESTARE.

Conexiuni inverse – Reverse Connections

Acestea apar de cele mai multe ori după ce un drum cu dublu sens este transformat într-un singur sens sau se inversează sensul unui drum. Sistemul memorează virajele permise încă după inversarea/schimbarea sensurilor și waze va considera utilizarea lor.

Astfel waze când calculează o rută, mai întâi verifică virajele permise și apoi verifică sensul unic și tipul drumului. În anumite situații extreme waze poate da și rute pe sens interzis, deși nu am văzut vreun caz.

Pentru a evita o astfel de situație, interziceți toate virajele, schimbați sensul și apoi repermiteți toate virajele.

Sau

Selectați fiecare nod împarte, interziceți toate virajele și apoi permiteți-le pe toate sau selectiv.

Dead-end loops.

Un dead end loops e similar cu loop segments. La ora actuală nu știu dacă WME mai permite crearea de dead-end loops. Dă eroare când am încercat să recreez o situație. Exemplu: un segment de drum și un giratoriu la final.

Virajele SOFT – SOFT TURNS

Acestea nu știu dacă mai apar... mai demult apăreau când un drum se segmenta și nodul creat avea permisiuni soft-turns pentru că nu erau confirmate. Acum se confirmă automat.

Restricțiile în funcție de timp – TIME BASED RESTRICTIONS (TBR)

Waze permite restricția de circulație pe anumite drumuri sau anumite segmente în funcție de timp. Se pot implementa restricții orare, zilnice, repetitive etc.

Dacă doriți să nu permiteți accesul pe un segment de drum, rutarea, setați segmentul sau segmentele ca DRUMURI PRIVATE. NU SETAȚI RESTRICȚII ÎN FUNCȚIE DE TIMP.

Restricțiile în funcție de timp se pot folosi pentru a permite traficul doar anumitor vehicule. În acest moment Waze are următoarele tipuri de vehicule:

1. Camioane
2. Transport public
3. Taxiuri
4. Autobuze
5. HOV - 2
6. HOV - 3
7. RV
8. Vehicule de tractare
9. Motociclete
10. Vehicule private
11. Materiale periculoase

Comunitatea Waze a cerut dezvoltatorilor să se introducă și suport în funcție de tonaj, mai adecvat de exemplu sistemului rutier European.

IMPLICIT, TOȚI UTILIZATORII WAZE SUNT CONSIDERAȚI VEHICULE PRIVATE (10 în lista de mai sus).

Pe viitor clientul waze, probabil de la waze 4.0 încolo, va suporta posibilitatea selectării tipului de vehicul utilizat.

Sunt situații unde un drum este cu sens unic, dar o bandă dedicată transportului public private ce este pe sens invers. În mod normal, am pune acel drum cu sens unic. Dar, pentru că există și taximetriști care utilizează waze, sau unii o iau pe contra sens, pentru a evita apariția problemelor automate se poate seta drumul ca fiind dublu sens și permiterea circulației pe sensul interzis doar pentru autovehicule precum Taxiuri și Autobuze. În România transport public local înseamnă autobuze/troleibuze/tramvaie (RAT** / RATB – regia autonomă de transport) precum și taxiurile. Taxiurile intră la categoria de transport public local conform legilor în vigoare.

EVITAȚI ADĂUGAREA DE RESTRICȚII ÎN FUNCȚIE DE TIMP PE VIRAJE! FOLOSIȚI-LE PE SEGMENTE.

Totuși sunt situații unde acestea nu pot fi evitate. Exemplu: în Bușteni, începând de vineri seara până duminică seara sunt câteva viraje la stânga interzise. Poliția amplasează niște separatoare de drum tip Jersey. <http://www.directorproduce.ro/siguranta-protectie/separatoare-sensuri-de-drum-new-jersey-322077/>

Acestea au rolul de a interzice temporar virajele stânga pentru a fluidiza traficul. În acest caz aplicăm pe virajele stânga restricțiile. Fiecare săgeată ce indică un viraj permite adăugarea de restricții. Când

mouse-ul se află deasupra săgeții, apare o iconiță de ceas care la apăsarea ei deschide o fereastră unde se pot configura restricțiile de viraj de pe strada X pe strada Y.

Trecerile cu Bacul

Waze a introdus la finele anului 2014 posibilitatea marcării traseelor (drumurilor) de trecere a apelor cu bacul ca fiind de tip Bac / Feery și a fost mutată la categoria de drumuri navigabile. Înainte erau la drumuri ne-navigabile.

DRUMURI PE CARE NU SE POATE CONDUCE (NE-NAVIGABILE)

Atenție: nu conectați drumurile pe care nu se poate conduce de restul drumurilor. Waze ar putea da în anumite situații și rute pe aceste drumuri, iar motorul waze de oferire a rutelor se chinuie mai mult luând în calcul și utilizarea acestora. Sistemul gândește în regim de puncte penalizare pentru orice segment și viraj considerat.

CE NE ADUCE WAZE ȘI EDITORUL ÎN VIITOR

- Limită de viteză... cel mai probabil o să apară în 4.0... deși era planificat pentru 3.9.x
- Închideri ... încă în faza beta a editorului. Permite utilizatorilor level 5+ să închidă drumuri în timp real
- Limitarea UR-urilor la utilizatorii de rang la fel sau mai mare față de drumul de pe care s-a raportat problema
- Suport complet pentru întoarceri tip U
- Suport complet pentru căile ferate
- Comentarii pe hartă
- Verificare / regresii a editării și atenționare asupra greșelilor (gen viraj interzis deși ar trebui permis)
- Suport complet pentru TUNELE... inclusiv în client cu simularea deplasării în tunel atunci când nu există semnal GPS.
- Optimizarea rutelor: favorite, neutre și nefavorite (în beta momentan)
- Optimizarea rutelor lungi prin utilizarea rutelor populare (se percepe un scor mai bun)

Suse de informații: pentru a consulta surse de informare cu privire la denumiri și numere imobile, puteți consulta harta interactivă a ANCPI: <http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/viewer/index.html>

Sursa oficială digitală a româniei.

Document în curs de actualizare. Momentan a fost adus la zi, urmează completări și lucruri noi.

Versiunea 1.8 a editorului urmează a fi lansată, ce aduce câteva lucruri noi notabile, dar unele, cum ar fi ÎNCHIDERILE, vor rămâne în continuare în editorul beta.