



ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ КАЗАХСКОЙ ССР

ИНСТРУКЦИЯ
по непосредственному учету
движения на автомобильных
дорогах

1968

**Главное управление шоссейных дорог
при Совете Министров Казахской ССР,**

**УТВЕРЖДЕНО
приказом Гунасдора при
Совете Министров Казах-
ской ССР**

2 июля 1968 г. № 259

**И Н С Т Р У К Ц И Я
ПО НЕПОСРЕДСТВЕННОМУ УЧЕТУ
ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ
• ДОРОГАХ**

**Алма-Ата
1968**

Настоящая инструкция составлена в развитие действующих правил по учету движения на автомобильных дорогах для практического использования ДЭУ и ДВСУ при учете размеров движения за дорогах общегосударственного, республиканского, областного и местного значения.

Инструкция утверждена Гушосдором при Совете Министров Казахской ССР и является официальным документом Гушосдора при Совете Министров Казахской ССР, обязательным для выполнения всеми дорожно-эксплуатационными организациями.

Инструкция разработана и составлена в Казахском филиале СоюздорНИИ инж. В.К. Пашкиным под редакцией канд. техн. наук Я.И. Попова.

Замечания и предложения по улучшению инструкции просим направлять по адресам: г.Алма-Ата, Дзержинского, 58, технический отдел Гушосдора или ул.Гоголя, 86, Казахский филиал СоюздорНИИ.

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. Интенсивностью движения автомобильного транспорта называется количество транспортных единиц, проходящих через данное сечение дороги в единицу времени. Интенсивность движения является одной из важнейших величин, характеризующих народнохозяйственное значение автомобильной дороги.

§ 2. Непосредственный учет движения транспорта на дорогах состоит в подсчете фактического количества автомобилей различной грузоподъемности (состава), проезжающих по дорогам в обоих направлениях. Пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и специальный военный транспорт учету не подлежат.

§ 3. Данные непосредственного учета служат исходным материалом для :

установления перспективных размеров и состава движения;

назначения технической категории дороги, определения элементов продольного и поперечного профилей дороги;

расчета конструкций дорожных одежд;

назначения комплекса дорожно-ремонтных работ, капитального и среднего ремонта, реконструкции или стадийного усиления дорожной одежды, назначения средней технической скорости движения и определения экономической эффективности всех технических мероприятий, направленных на улучшение транспортно-эксплуатационных показателей дороги и повышение производительности автотранспорта;

назначения мероприятий по повышению безопасности движения автотранспорта, а также для решения целого ряда других инженерно-технических задач.

§ 4. Непосредственный учет движения производят выборочно, то есть в заранее установленные дни и часы в определенных пунктах дороги. В целях наибольшей достоверности данных необходимо учитывать движение на всех участках дороги, во все месяцы и сезоны в году.

§ 5. Учет движения производят штатные работники дорожно-эксплуатационных или дорожно-строительно-эксплуатационных участков - дорожные мастера или ремонтеры. За качество учета и систематическое его проведение, за правильное оформление документов по учету движения и своевременное представление их в вышестоящие организации ответственными являются главные инженеры ДЭУ, ДЭСУ, упрдоров и облгосдоров.

§ 6. В последнее время наряду с периодическим учетом движения визуально широко применяется учет автоматическими приборами.

В нашей стране и ряде зарубежных стран (Англия, Бельгия, Италия, ФРГ) применяются различные автоматические счетчики, дающие или общий итоговый результат, или промежуточные данные, фиксируемые через определенные промежутки времени.

В Чехословакии применяется репрезентативный метод учета движения, основанный на делении участков сети дорог на группы с одинаковым характером движения. В каждой группе выбирают 91 подсчетное место. Четырехразовый подсчет следует один за другим в течение двух дней, таким образом, чтобы каждый день подсчет происходил на двух учетных пунктах. Таким образом, наблюдения охватывают 365 дней в году. Этот метод дает возможность охватить значительное число учетных пунктов и с наименьшими затратами времени получить достоверные данные.

§ 7. Для установления направления и характера перевозок часто наряду с автоматическими счетчиками применяются непосредственные наблюдения (США, Англия), а именно:

а/ прямой периодический опрос водителей на дороге с остановкой автомобилей;

б/ одновременная регистрация номеров автомобилей на ряде заранее установленных пунктах;

в/ способ почтовых карточек, вручаемых водителям с просьбой указать маршруты следования;

г/ непосредственный опрос водителя на дому квалифицированными специалистами.

§ 8. В нашей стране непосредственный учет движения в некоторых республиках проводится автоматическими приборами. В настоящее время получают распространение многоканальный электромагнитный счетчик конструкции СоюздорНИИ, автоматический многоканальный электронный счетчик движения АСД-5 конструкции Дорожного управления Министерства автомобильного транспорта и междугородных дорог Латвийской ССР, учитывающий раздельно грузовые и легковые автомобили по прямому и обратному направлениям. Первая партия таких счетчиков движения функционирует на автомобильных дорогах Казахской ССР с 1968 года. Автоматический счетчик АСД-5 может работать как от электросети, так и от 12-вольтового аккумулятора. При помощи этого счетчика осуществляется непрерывный и круглосуточный учет движения автотранспорта.

Принципиальная схема счетчика основана на возбуждении тока в рамке, заложенной в покрытии, при проходе над ней автомобиля.

Схема установки счетчика показана на рис. I.

Наряду с внедрением приборов по учету движения остается очень важным вопрос о необходимости расширения и повышения качества существующего визуального метода учета движения, проводимого линейными работниками ДЭУ и ДЭСУ.

а. НАЗНАЧЕНИЕ УЧЕТНЫХ ПУНКТОВ

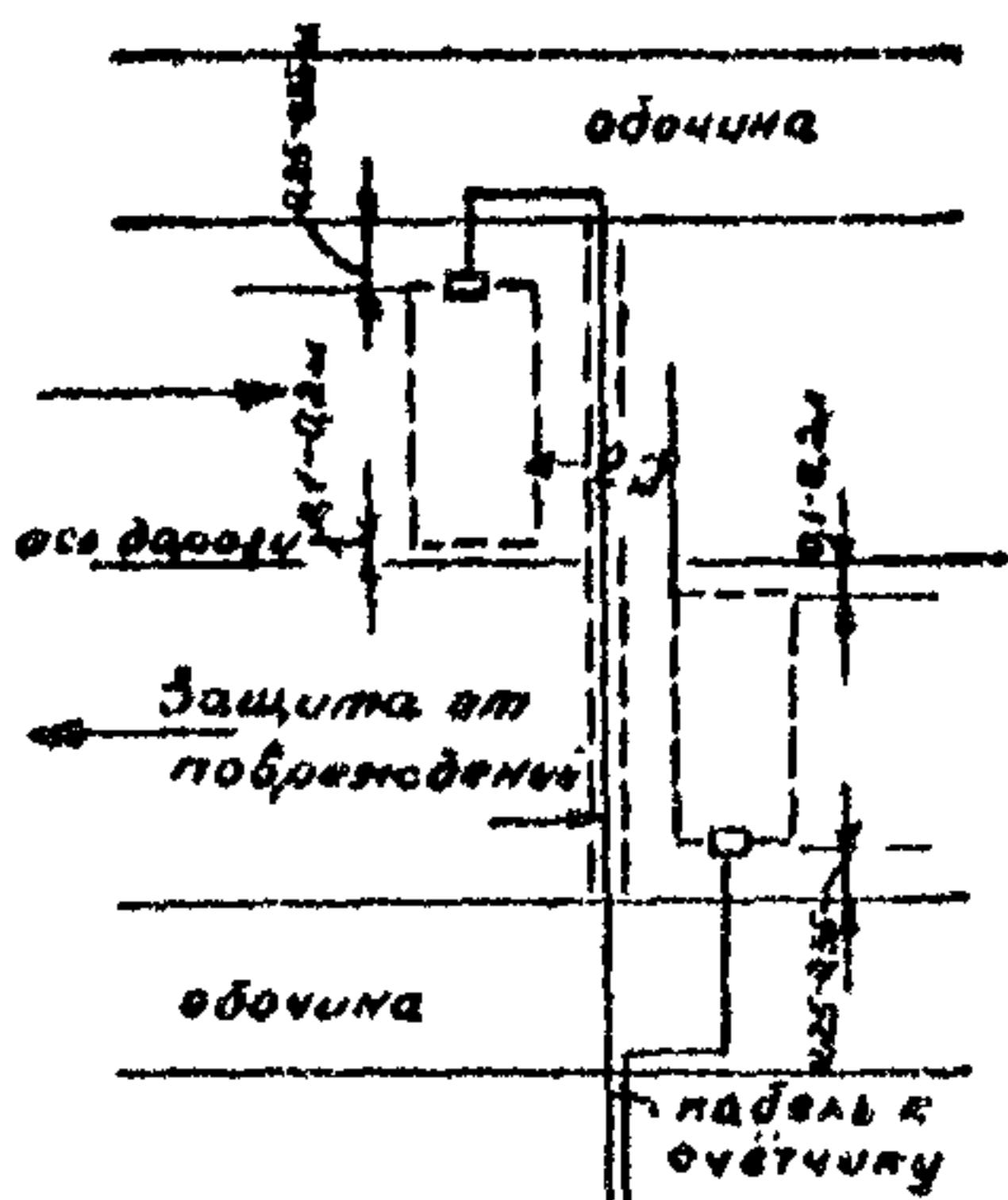


Рис.1 Схема расположения на проезжей части фонарика учета движения по счетчику ХСД-5

§ 9. Учет движения осуществляется на дорогах общегосударственного, республиканского, областного и местного значения с движением 100 и более единиц в сутки. Списки таких дорог составляются главными инженерами упрдоров и облущосдоров, утверждаются вышестоящими организациями и учёт на этих дорогах является обязательным.

§ 10. По каждой дороге составляется список учетных пунктов, каждому из которых присваивается определенный номер, который сохраняется в течение нескольких лет. Сеть учетных пунктов с указанием их номеров, составляемая главным инженером ДЗУ, ДЭСУ, наносят на карту или схему дорог участка, которая вместе со списками и краткой пояснительной запиской представляется в облущосдор или упрдор на утверждение.

§ 11. При установлении сети учетных пунктов надлежит руководствоваться экономикой района, размещением производительных сил, начертанием сети дорог с учетом:

- а/ подъездов к станциям железных дорог, пристаням, а также пересечений с наиболее важными дорогами;
- б/ размещения наиболее крупных грузообразующих пунктов (склады, элеваторы, фабрики, заводы, колхозы, совхозы, лесные разработки и т.п.), которые обычно дают большие грузопотоки;
- в/ размещения санаториев, курортов, туристских баз, дачных поселков.

Поэтому учетные пункты, как правило, размещают при въездах и выездах из городов, крупных населенных пунктов, рай-

онных центров, на пересечениях и ответвлениях дорог, дающих значительный поток грузов на дорогу.

В этих случаях иногда возникает необходимость разместить два-три, а иногда и четыре учетных пункта в непосредственной близости один от другого (например, четыре учетных пункта на подходах к пересечению дорог с высокой интенсивностью движения).

§ 12. Количество учетных пунктов зависит от величины грузопотоков и вышеописанных факторов. Однако, общее количество учетных пунктов в районах с густой сетью дорог и большим количеством промышленных и сельскохозяйственных предприятий назначают из расчета один пункт на 15-30 км дорог. В остальных районах следует назначать один учетный пункт на 40-60 км.

§ 13. Для удобства учета и исключения влияния перевозок внутри населенных пунктов учетные пункты располагают на расстоянии 0,5-1,0 км от границ населенных пунктов.

§ 14. Учетные пункты рекомендуется размещать у зданий линейной службы (дорожно-ремонтные пункты, дома дорожных мастеров и ремонтников). Если это невозможно, то на учетных пунктах устанавливают навесы или будки для укрытия счетчиков от дождя и непогоды.

III. ДНИ И ЧАСЫ УЧЕТА

§ 15. Количество учетных дней в году должно быть 24, то есть учёт производят через каждые 15-16 календарных дней. Календарь учётных дней единый для всех подведомственных им подразделений устанавливают облупосдоры или упрдоры.

§ 16. При разработке календаря учёта руководствуются следующими соображениями:

а/ относительно равномерным распределением дней учёта по месяцам и сезонам года;

б/ относительно равномерным распределением учётных дней среди дней недели;

в/ не следует включать в календарь учёта дни местных праздников, ярмарок и т.п., когда заранее известно, что движение по дорогам в эти дни не типично.

§ 17. Рекомендуется следующий примерный календарь учётных дней:

январь	5 и 20 числа ;	июль	4 и 19 числа ;
февраль	4 и 19 числа ;	август	3 и 18 числа ;
март	6 и 21 числа ;	сентябрь	2 и 17 числа ;
апрель	5 и 20 числа ;	октябрь	2 и 17 числа ;
май	5 и 20 числа ;	ноябрь	1 и 16 числа ;
июнь	4 и 10 числа ;	декабрь	1 и 16 числа .

Непосредственный учёт движения производится в три смены с промежутками в 24 часа между сменами:

первая смена ведёт учёт с 5 до 13 часов(например, 4 июля)

вторая смена " " с 13 до 21 часа(в нашем примере - 5 июля);

третья смена " " с 21 до 5 часов(в нашем примере с 21 часа 6 июля до 5 часов 7 июля).

IV. КАТЕГОРИИ ДВИЖЕНИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ УЧЁТУ

§ 18. Непосредственный учёт движения ведут с указанием прямого и обратного движения. Прямое движение - это движение в сторону возрастающего километража дороги ; обратное - в сторону убывающего километража.

§ 19. Учету подлежат следующие виды автомобилей:

№ п/п	Виды автомобилей	Как обозначаются в учётной карточке
1	2	3

I. Легкие грузовики до 2,5 т включительно(типа ГАЗ и сходные с ним) "х"

- | | | | |
|--|---|---|---|
| 1 | 2 | ! | 3 |
| 2. Средние грузовики от 2,5 до 5 т включительно (типа ЗИЛ и сходные с ним) | | | " X " |
| 3. Тяжелые грузовики более 5 тонн (типа МАЗ и сходные с ним) | | | " X " |
| • Те же автомобили в случае следования с прицепами | | | I |
| | | | В кружке цифрой указывается количество прицепов |
| 5. Легковые автомобили всех марок | | | " X " |
| 6. Автобусы | | | " X " |

**У. ОРГАНИЗАЦИЯ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО УЧЕТА
ДВИЖЕНИЯ**

§ 20. Облужосдоры и упрдоры разрабатывают схемы и планы по непосредственному учёту движения, инструктируют и инспектируют главных инженеров ДЭУ, ДЭСУ и представляют в Гушосдор резульаты учёта движения. Эти организации в лице главных инженеров несут ответственность за постановку, проведение учёта движения на подведомственных им дорогах и представление их в соответствующие управление Гушосдора.

§ 21. Главные инженеры ДЭУ, ДЭСУ назначают и инструктируют из состава ремонтеров, дорожных мастеров учетчиков по учёту движения, снабжают их инструкциями, печатными бланками, систематически проверяют их работу и знание ими инструкции по учёту движения.

§ 22. Учетчики дежурят на учетном пункте в порядке исполнения своих служебных обязанностей.

§ 23. Начальники ДРП и дорожные мастера должны по указанию главного инженера ДЭУ или ДЭСУ организовать и в дальнейшем проверять работу учетчиков непосредственно на учетном пункте, следить за своевременным выходом учетчиков на дежурство, принимать от них заполненные учётные карточки и после проверки и оформления представлять главному инженеру.

УІ. ПОРЯДОК РАБОТЫ УЧЕТЧИКА НА УЧЕТНОМ ПУНКТЕ

§ 24. Учетчик по учету движения должен иметь достаточный запас учетных карточек формы I, папку для хранения учетных карточек и карандаш, которые ему выдает дорожный мастер.

§ 25. Перед выходом на дежурство учетчик заполняет лицевую сторону учетной карточки, в которой указывается номер учетного пункта, название дороги, дата и часы учета. В назначенный по календарю день учета учетчик обязан явиться к назначенному часу дежурства на свой учетный пункт и оставаться на нем неотлучно до конца дежурства.

§ 26. Во время дежурства учетчик отмечает проходящие автомобили, проставляя значок "X" в соответствующих клеточках учетной карточки. Если автомобили следуют с прицепами, то учетчик ставит в клеточке кружок с цифрой внутри кружка, обозначающей количество прицепов, например, 1 или 2.

§ 27. Если во время дежурства будут заполнены все клеточки какой-либо графы учетной карточки, учетчик должен взять новый невыполненный бланк, написать на нем "продолжение", заполнить лицевую сторону и продолжать учет на новом бланке, если даже часть клеточек в других графах предыдущей учетной карточки была не заполнена.

§ 28. Один раз в квартал(в январе, апреле, августе и октябре) на автомобильных дорогах с интенсивностью движения более 2000 авт/сут. должен проводиться почасовой учёт интенсивности движения. Учет ведется так же, как и в обычные учетные сутки, с той лишь разницей, что в учётной карточке следует отмечать часы суток (форма Ia).

§ 29. По окончании дежурства учетчик подсчитывает отметки по каждой карточке и результаты подсчетов проставляет в углу каждой графы в клеточке с надписью "итого", подписывает карточку и не позже чем через два дня сдает ее дорожному мастеру или начальнику ДРП.

VII. ОБРАБОТКА МАТЕРИАЛОВ УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ

§ 30. Полученные от дорожных мастеров учетные карточки проверяются главным инженером ДЭУ, ДЭСУ и определяется их пригодность для дальнейшей обработки. Дефектные карточки не обрабатываются, а весь учет движения в данном случае считается недействительным.

§ 31. Итоговые записи учетных карточек переносят в соответствующие строки "Журнала учетного пункта" по форме 2 и по каждому учетному дню подсчитывают итоги. Журнал учетного пункта по форме 2 ведут в виде тетради для каждого учетного пункта с расчетом на 1 год.

§ 32. По окончании года по журналу учетного пункта определяют среднесуточное движение за год. Для этого по каждой категории движения подсчитывают сумму итогов по всем учетным данным за год и эту сумму делят на число учетных дней, то есть на 24. Полученное число переносят в бланк "Сведений о размерах движения" по форме З. В эти сведения записывают также наибольшие и наименьшие размеры движения по итоговым записям журнала учетного пункта.

§ 33. По данным сведений о размерах движения вычерчивают "График среднесуточных размеров движения" по каждой дороге (приложение рис.3).

§ 34. Кроме того, по данным часовой интенсивности движения строят диаграмму распределения часовой интенсивности движения в течение суток (приложение, рис.2).

§ 35. Дорожно-эксплуатационные (строительно-эксплуатационные) участки представляют в облужосдоры и упрдоры ежеквартально сведения о размерах движения по формам 3 и 4. В конце года одновременно с годовым отчетом ДЭУ и ДЭСУ представляют в облужосдоры и упрдоры сведения о размерах движения за I квартал и годовой, а также графики среднесуточных годовых и среднечасовых размеров движения.

§ 36. Общесодоры и упрдоры представляют в Гушодор один раз в год сведения о размерах движения (по формам 3 и 4) и графики среднесуточный годовой, а также среднечасовых размеров движения. Эти сведения представляют одновременно о годовом отчетом.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Форма I
(лицевая сторона)

ГУПСДОР
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ
КАЗАХСКОЙ ССР

облудоодор, упрдор
Дорожно-эксплуатационный участок № в городе

К А Р Т О Ч К А
непосредственного учета движения
по дороге
Учетный пункт №, расположенный на км,
одна _____
(издание населенного пункта)

Прямое движение в сторону
Год 19_____ месяц _____ число до
Часы учета с _____ по _____
День учета (день недели)
Учет движения производил _____
(подпись)

Карточку сдал _____
(подпись и дата)

Карточку принял _____
(подпись и дата)

Карточка направлена в ДЭУ, ДЭСУ _____
(подпись и дата)

Форма I
(обратная сторона)

Вид транспорта	Прямое движение	Обратное движение
Легкие грузовики	Итого	Итого
Средние грузовики	Итого	Итого
Тяжелые грузовики	Итого	Итого
Легковые автомобили	Итого	Итого
Автобусы	Итого	Итого

Форма Ia
(обратная сторона)

Дата и время наблюдения	Прямоe движение				Обратное движение				
	лег- кие	сред- ние	тяже- льые	легко- вые автомо- били	авто- бусы	легкиe	средниe	тяжелые	легко- вые автомо- били

20 января 1968 года

13-14

ИТОГО:

14-15

ИТОГО :

15-16

ИТОГО :

Примечание: а) лицевая сторона такая же, как и у формы № I;
б) заполняется один раз в квартал при почасовом учете движения.

Форма 2
(титульный лист)

ГУШОСДОР
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ
КАЗАХСКОЙ ССР

Облушосдор, упрдор _____
Дорожно-эксплуатационный участок № _____ в городе _____
Непосредственный учет движения по дороге _____
_____ в 196 ____ г.

ЖУРНАЛ УЧЕТНОГО ПУНКТА № _____

Учетный пункт расположен на дороге _____
близ _____ (населенный пункт)
прямое движение в сторону _____
Дата начала учета "_____" 196 ____ г.
Дата окончания учета "_____" 196 ____ г.

Главный инженер ДЭУ, ДЭСУ _____
(подпись)

Форма 2
(разграфить страницы
тетради)

Месяц и год учета	День учета	Часы учета	Номер тра- ектории	Среднее грузо- вик	Грузовые машины	Легковые авто- мобили	Автобусы	Прицепы к автомобилям	Железнодорожные вагоны	Маршрут, ежеди- нично

6 января 1968 г. пятница 5-13 Аналогично разграфить журнал
 6 " " суббота 13-21 учетного пункта 24 раза, т.е.
 7 " " воскресенье 21-5 по числу учетных дней в году

Итого за учетные
сутки:

20 января 1968 г. суббота 5-6

6-7

7-8

...

12-13

21 января " воскресенье 13-14

14-15

15-16

...

...

20-21

22 " "

деньник 21-22 Разграфить по часам необходимо
 22-23 в случае занесения в
 23-24 журнал результатов почасово-
 го наблюдения за интенсивно-
 стью движения

4-5

Итого за учетные
сутки:

Форма 2(пример)

Месяц и год учета	День учета	Часы учета	Легкие грузо- вушки			Средние грузо- вушки			Тяжелые грузо- вушки			Легковые авто- мобили			Автобусы			Прицепы			Итого, меж. транспорта			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
A	B	C																						
5 января 1968 г.	пятница	5-13	I49	339	76	34	21	6	625															
6 "	"	суббота	I3-21	II2	213	43	26	9	410															
7 "	"	воскресенье	21-5	20	43	38	16	8	134															
ИТОГО за учетные сутки:				281	595	I57	76	38	22	II69														
20 января 1968г. суббота			5-6	I0	25	2	1	2	-	40														
			6-7	I4	36	6	2	2	-	60														
			7-8	22	44	7	1	6	-	80														
			8-9	26	53	I2	4	4	-	100														
			9-10	22	48	I4	2	4	-	90														
			10-11	21	59	I8	16	2	-	I20														
			11-12	I7	41	I0	2	2	-	70														
			12-13	I5	35	5	3	2	-	60														
Всего:				I47	341	74	31	22	5	620														
21 января 1968г. воскресенье			13-14	I6	36	8	3	2	-	65														
			14-15	I4	27	6	2	1	-	50														
			15-16	I2	21	4	1	1	-	40														
			16-17	8	I2	6	2	2	-	30														
			17-18	I7	45	II	4	2	-	80														
			18-19	I6	41	2	5	2	-	70														
			19-20	I3	19	4	2	2	-	40														
			20-21	9	11	5	4	2	-	30														
Всего:				I05	2I2	46	23	12	7	405														
22 января 1968г. понедельник			21-22	8	10	6	3	1	2	30														
			22-23	2	2	2	2	1	2	I5														
			23-24	6	9	7	2	1	2	25														
23 января " вторник			0-1	2	3	4	2	1	1	15														
			1-2	-	3	3	-	1	1	4														
			2-3	-	4	6	-	1	1	7														
			3-4	-	2	4	5	2	1	10														
			4-5	4	3	5	2	2	1	17														
Всего:				25	40	25	I5	8	8	I2I														
Итого, за учетные сутки:				277	593	I45	69	42	20	II46														

Форма 3

Начальнику _____ облужосдора, упрдора
 Сведения о среднесуточных размерах движения по дорогам дорожно-эксплуатационного
 (строительно-эксплуатационного) участка № _____
 за время с 196 ____ г. по 196 ____ г.

Наименование дороги	№ учет- ных пунктов	На каждом километре	Легкие грузо- автомобили	Средний грузо- автомобиль	Тяжелые грузо- автомобили	Легковые автомо- били	Автобусы	Прицепы	Итого единиц механического транспорта	Наименьшие раз- меры автомобилей когда движение наименьшее раз- меры автомобилей
									1	
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

196 ____ г.

Главный инженер ДЭУ, ДЭСУ № _____

город.

(подпись)

Начальнику Талы-Курганского облгосдора

**Сведения о среднесуточных размерах движения по дорогам дорожно-строительство-эксплуатационного участка № 370 за время с I января 1968 г.
по 31 декабря 1968 г.**

Наименование дороги	Нр учет- ных ных пунк- тов	На каком ки и груzo- вики	Лег- кие грузо- вики	Сред- ние груzo- вики		Тяжелые легко- весные автомо- били		Авто- бусы		Прице- пы		Итого	Наиболь- шие раз- меры автомо- бильного движения	Наимень- шие раз- меры авто- мобильно- го движе- ния
				A	B	C	D	E	F	G	H			
Автодорога				1	10	285	670	170	78	10	4	1217	1340	750
А-Б	2	15	290	595		177		57	12	3	1134	1230	630	
	3	25	265	580		144		49	14	5	1057	1160	795	
	4	40	268	584		147		51	15	8	1073	1230	610	
	5	48	271	604		156		63	13	6	1113	1270	740	
	6	50	283	631		166		72	18	4	1174	1350	841	
	7	75	218	509		184		49	20	8	988	1210	687	
	8	90	181	490		188		26	16	5	906	1120	564	
	9	120	167	473		163		22	12	4	841	1050	495	
В среднем по дороге	10	150	293	677		263		74	14	2	1323	1530	960	
						230	550	179	46	15	5	1025		

3 января 1969 г.
Город с.Кугалы

Главный инженер ДЭСУ № 330

(Иванов)

Форма 4

начальнику

обдушсдора, упдора

Сведения о среднечасовых размерах движения по дорогам дорожно-эксплуатационного
(строительно-эксплуатационного) участка №

за _____ квартал I96 г. (" ") I96 г.)

Начинаясь в ние дороги учет ных пунк тов	Номер км	Время												суток												
		0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	

" " I96 г.

Главный инженер ДЭУ, ДЭСУ №

(подпись)

Город

Форма 4(пример)

НАЧАЛЬНИКУ ТАДЫ-КУРГАНСКОГО ОБЛУОСДОРА

**Сведе н и я о среднечасовых размерах движения по дорогам дорожно-строительно-эксплуатационного участка № 330
за I квартал (20 января 1968 года)**

Назначение дороги	№ учет ных пункт	На каком километре	Среднечасовые размеры движения																								
			1-0	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Б	В	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Автодорога																											
4-б	1	10	14	4	7	12	18	51	58	78	101	91	130	73	65	71	55	43	34	84	73	44	34	34	17	26	1217
	2	15	12	3	6	II	17	45	50	74	98	86	119	67	61	70	51	41	31	81	69	41	31	34	15	21	II34
	3	25	10	2	5	9	15	40	46	71	91	81	114	64	56	67	47	38	40	77	66	37	28	31	14	18	I057
	4	40	II	3	4	5	16	42	47	73	93	88	II6	66	58	69	49	39	28	78	68	39	28	29	12	17	I073
	5	48	12	4	3	4	14	44	48	75	95	85	120	68	62	71	51	41	30	81	70	40	31	32	13	19	III3
	6	50	13	4	6	II	16	46	49	77	97	87	124	72	66	74	56	43	33	88	74	43	32	33	14	21	II74
	7	75	9	6	4	10	8	38	41	68	88	73	103	61	54	63	47	37	27	76	64	34	26	27	II	18	988
	8	90	8	3	5	9	7	35	38	63	77	69	97	59	45	58	43	33	24	71	58	31	24	23	9	17	906
	9	120	7	2	3	7	9	30	35	61	71	63	93	54	41	53	41	31	22	68	54	28	21	22	8	17	841
	10	150	15	5	8	13	19	60	65	84	II3	97	135	84	71	77	61	48	37	87	78	49	38	36	19	24	I323
В среднем по дороге		10	4	5	9	12	39	44	70	87	77	108	64	54	64	40	37	35	76	64	35	26	28	12	17	I025	

23 января 1968 г.

Город - с. Кугалы

Главный инженер ДВСУ № 330

(Иванов)

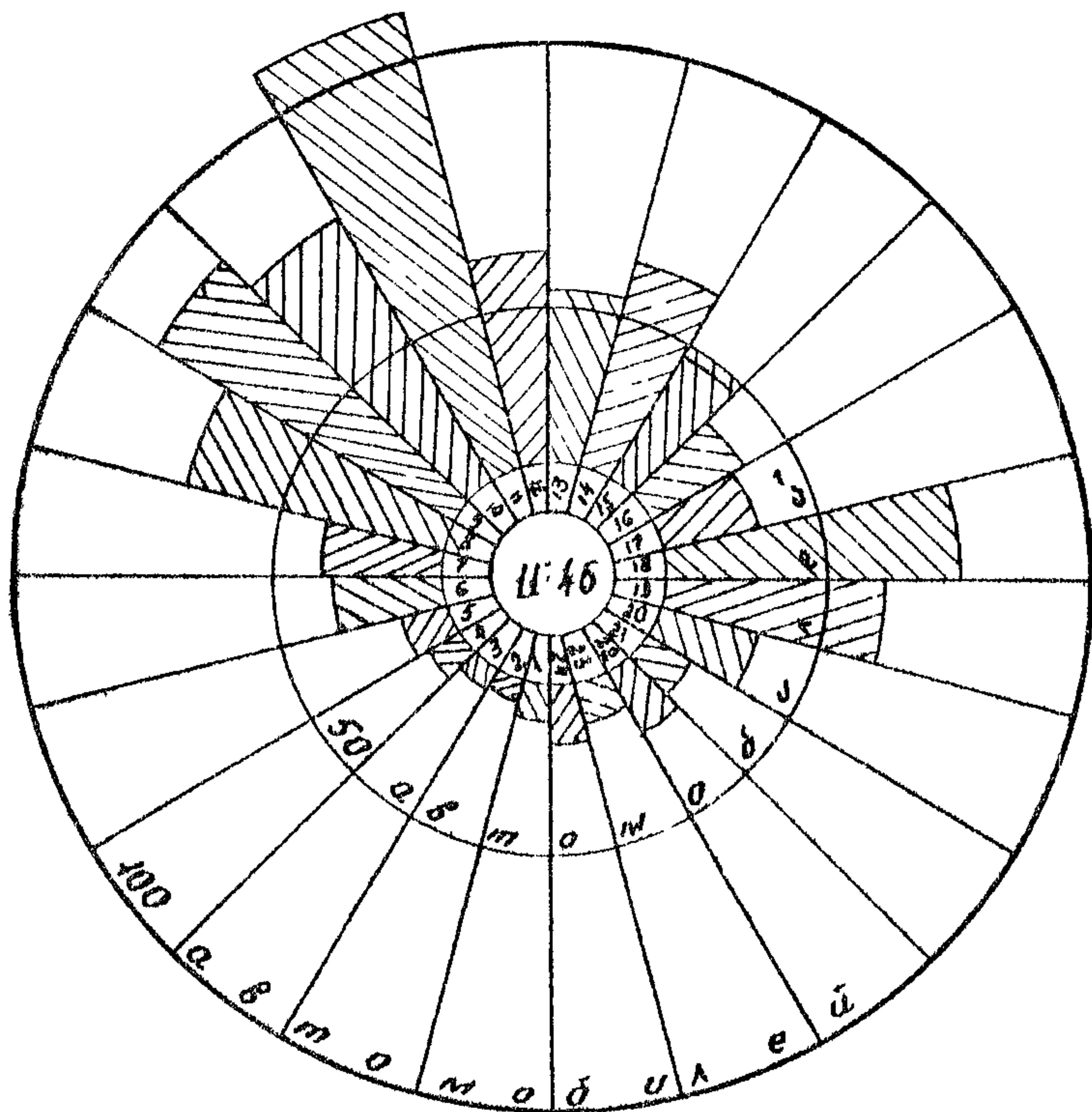


Рис. 2
Распределение интенсивности движения
по часам суток.

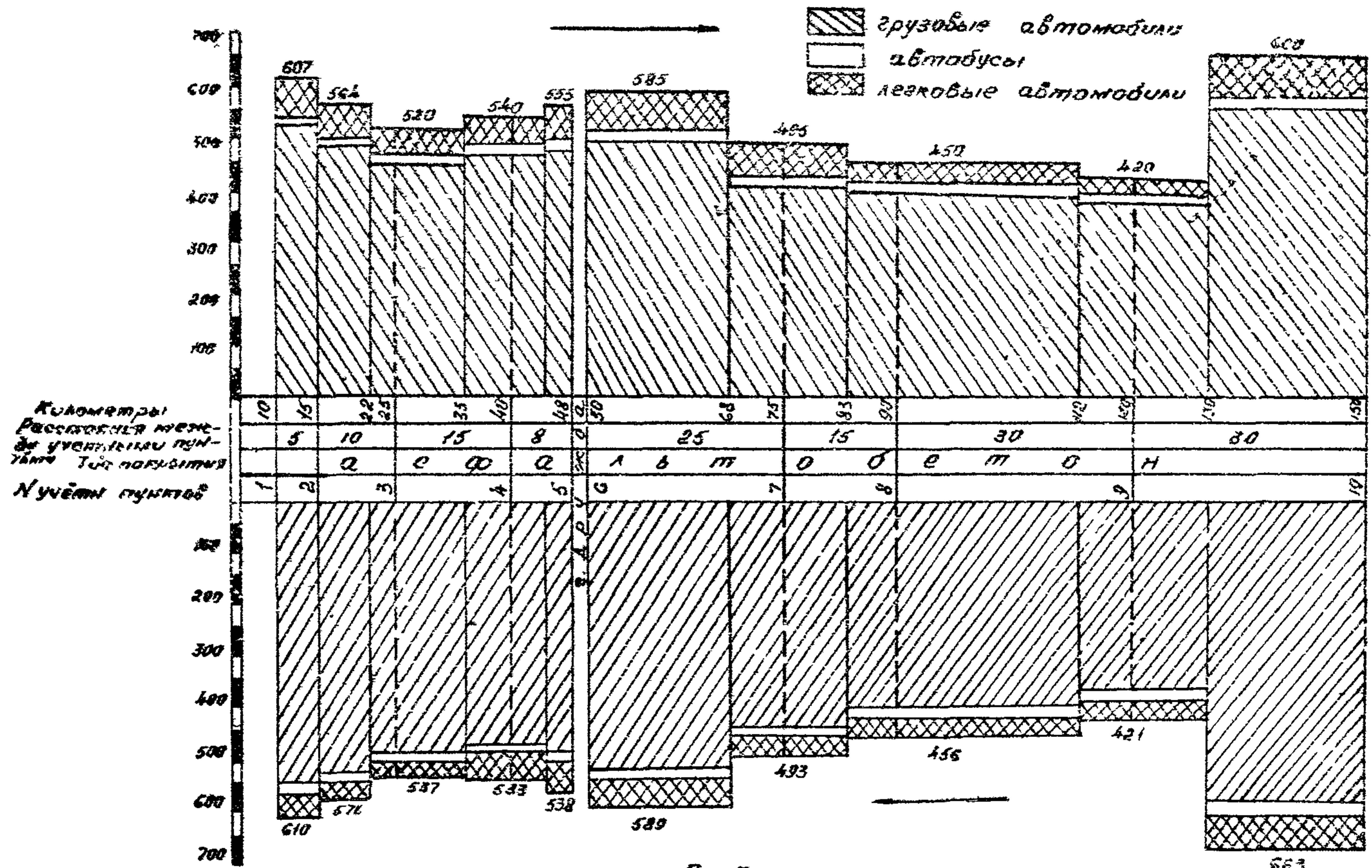


Рис. 3

График среднесуточных размеров движения по дороге А-Б.

Для построения "Графика среднесуточных размеров движения" следует установить фактические точки изменения интенсивности движения. Например, если на учетном пункте № 6 (км 50) интенсивность движения составляет 1174 авт/сутки, а на учетном пункте № 7 (км 75) интенсивность движения равна 988 авт/сутки, то при построении графика необходимо выяснить фактическую точку изменения интенсивности движения. Допустим, что за км 60 находится карьер. Значит, на участке км 50-60 интенсивность составит 1174 авт/сутки, а на участке км 60-75 она будет равна 988 авт/сутки.

Таким образом, на км 60 находится точка изменения интенсивности движения. Подобным образом следует поступать в каждом конкретном случае. Только при таком построении график будет отражать действительное распределение интенсивности движения на автомобильной дороге.

С О Д Е Р Ж А Н И Е

	Стр.
I. Общие положения.	3
II. Назначение учетных пунктов.	6
III. Дни и часы учета	7
IV. Категории движения, подлежащие учету	8
V. Организация непосредственного учета движения	9
VI. Порядок работы учетчика на учетном пункте. .	10
VII. Обработка материалов учета движения.	11
Приложение.	13

Центральное бюро технической информации
Гушосдора при Совете Министров Казахской ССР,
г.Алма-Ата,Дзержинского,58

УГ 02882 Отпечатано на ротапринте ЦБТИ Гушосдора при Совете
Министров Казахской ССР, г.Алма-Ата. Заказ № 567. Тираж 1500 экз.
Печ.л.-1,75. Уч.изд.л.-1,25.

Подписано к печати 17/УП-68г.