ЦБТИ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ КАЗАХСКОЙ ССР

ИНСТРУКЦИЯ

ПО НЕПОСРЕДСТВЕННОМУ УЧЕТУ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ

1968

gost.e-ecolog.ru

Главное управление шоссейных дорог
при Совете Министров Казахской ССР,

УТВЕРЖДЕНО
приказом Гушосдора 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 ДЭСУ при учете размеров движения на 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 Н.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.

УДК 656.I.02I.(083.96)

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ I. 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 облупродоров.

§ 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 шоссейных 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.

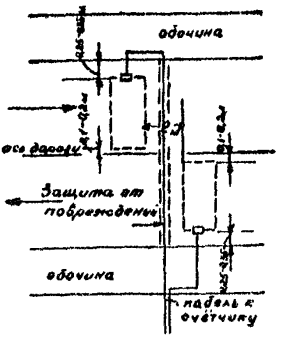

Рис.1 Схема расположения на проезжей части датчика учета движения по счетчикам ХСД-5

II. НАЗНАЧЕНИЕ УЧЕТНЫХ ПУНКТОВ

§ 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 облупосдоров, 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 ДЭУ, ДЭСУ, наносят на карту или схему дорог участка, которая вместе со списками и краткой пояснительной запиской представляется в облупосдор 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).

§ I2. 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 I5-30 км дорог. В остальных районах следует назначать один учетный пункт на 40-60 км.

§ I3. Для удобства учета и исключения влияния перевозок внутри населенных пунктов учетные пункты располагают на расстоянии 0,5-I,0 км от границ населенных пунктов.

§ I4. Учетные пункты рекомендуется размещать у зданий линейной службы (дорожно-ремонтные пункты, дома дорожных мастеров и ремонтеров). Если это невозможно, то на учетных пунктах устанавливают навесы или будки для укрытия счетчиков от дождя и непогоды.

III. ДНИ И ЧАСЫ УЧЕТА

§ I5. Количество учетных дней в году должно быть 24, то есть учёт производят через каждые I5-I6 календарных дней. Календарь учётных дней единый для всех подведомственных им подразделений устанавливают облупосдоры или упрдоры.

§ I6. 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 заведомо известно, что движение по дорогам в эти дни не типично.

§ I7. Рекомендуется следующий примерный календарь учётных дней:

январь	5 и 20 числа ;	июль	4	и I9	числа ;
февраль	4 и I9 числа ;	август	3	и I8	числа ;
март	6 и 2I числа ;	сентябрь	2	и I7	числа ;
апрель	5 и 20 числа ;	октябрь	2	и I7	числа ;
май	5 и 20 числа ;	ноябрь	I	и I6	числа ;
июнь	4 и I0 числа ;	декабрь	I	и I6	числа .

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

первая смена ведёт учёт с 5 до I3 часов (например, 4 июля)

вторая смена " " с I3 до 2I часа (в нашем примере- 5 июля);

третья смена " " с 2I до 5 часов (в нашем примере с 2I часа 6 июля до 5 часов 7 июля).

IУ. КАТЕГОРИИ ДВИЖЕНИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ УЧЁТУ

§ I8. Непосредственный учёт движения ведут с указанием прямого и обратного движения. Прямое движение - это движение в сторону возрастающего километража дороги ; обратное - в сторону убывающего километража.

§ I9. Учету подлежат следующие виды автомобилей:

№№ п/п	Виды автомобилей	Как обозначаются в учетной карточке
I	2	3
I.	Легкие грузовики до 2,5 т включительно (типа ГАЗ и сходные с ним)	" Х "

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

У. ОРГАНИЗАЦИЯ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ

§ 20. Облупосдоры и упрдоры разрабатывают схемы и планы по непосредственному учёту движения, инструктируют и инспектируют главных инженеров ДЭУ, ДЭСУ и представляют в Гушос - дор результаты учёта движения. Эти организации в лице главных инженеров несут ответственность за постановку, проведение учёта движения на подведомственных им дорогах и представление их в соответствующие управления 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 учету 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.

VI. 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 дежурст о 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, I или 2.

§ 27. Если по время дежурства будут заполнены все клеточки какой-либо графы учетной карточки, учетчик должен взять новый незаполненный 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 I 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 3. 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 облдосдоры и упрдоры ежеквартально сведения о размерах движения по формам 3 и 4. В конце года одновременно с годовым отчетом ДЭУ и ДЭСУ представляют в облдосдоры и упрдоры сведения о размерах движения за IУ квартал и годовой, а также графики среднесуточных годовых и среднечасовых размеров движения.

§ 36. Облдушсодоры и упрдоры предоставляют в Гушсодор один раз в год сводные сведения о размерах движения (по формам 3 п.4) и графики среднесуточный годовой, а также среднечасовых размеров движения. Эти сведения предоставляют одновременно с годовым отчетом.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Форма I
(лицевая сторона)

ГУШОСДОР
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ
КАЗАХСКОЙ ССР

облушосдор, 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 _____
(название населенного пункта)

Прямое движение в сторону _____

Год 19___ месяц _____ число _____

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

(оборотная 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 Iа
(оборотная сторона)

Дата и время наблюдения	Прямое движение					Обратное движение				
	легкие	средние	тяжелые	легковые автомобили	автобусы	легкие	средние	тяжелые	легковые автомобили	автобусы
20 января 1968 года										
I3-I4										
ИТОГО:										
I4-I5										
ИТОГО :										
I5-I6										
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

Облдушосдор, 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	Легкие грузовики	Средние грузовики	Тяжелые грузовики	Легковые автомобили	Автобусы	Прицепы к автомобилям	Итого, единиц механических транспортных средств
А	Б	В	1	2	3	4	5	6	7
5 января 1968 г.	пятница	5-13	Аналогично разграфить журнал учетного пункта 24 раза, т.е. по числу учетных дней в году						
6 " "	суббота	13-21							
7 " "	воскресенье	21-5							
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 " "	дельник	21-22	Разграфить по часам необходимо в случае занесения в журнал результатов почасового наблюдения за интенсивностью движения						
		22-23							
		23-24							
		0-1							
		....							
		....							
		4-5							
Итого за учетные сутки:									

Форма 2(пример)

Месяц и год учета	День учета	Часы учета	Легкие грузовики	Средние грузовики	Тяжелые грузовики	Легковые автомобили	Автобусы	Прицепы	Итого, мех. транспорта
А	Б	В	1	2	3	4	5	6	7
5 января 1968 г.	пятница	5-13	149	339	76	34	21	6	625
6 " "	суббота	13-21	112	213	43	26	9	7	410
7 " "	воскресенье	21-5	20	43	38	16	8	9	134
ИТОГО за учетные сутки:			281	595	157	76	38	22	1169
20 января 1968г.	суббота	5-6	10	25	2	1	2	-	40
		6-7	14	36	6	2	2	-	60
		7-8	22	44	7	1	6	-	80
		8-9	26	53	12	4	4	1	100
		9-10	22	48	14	2	4	-	90
		10-11	21	59	18	16	2	4	120
		11-12	17	41	10	2	-	-	70
		12-13	15	35	5	3	2	-	60
В с е г о:			147	341	74	31	22	5	620
21 января 1968г.	воскресенье	13-14	16	36	8	3	2	-	65
		14-15	14	27	6	2	-	1	50
		15-16	12	21	4	1	1	1	40
		16-17	8	12	6	2	1	1	30
		17-18	17	45	11	4	2	1	80
		18-19	16	41	2	5	4	2	70
		19-20	13	19	4	2	2	-	40
		20-21	9	11	5	4	-	1	30
В с е г о:			105	212	46	23	12	7	405
22 января 1968г.	понедельник	21-22	8	10	6	3	1	2	30
		22-23	2	2	2	4	2	3	15
		23-24	6	9	7	2	1	-	25
23 января "	вторник	0-1	2	3	4	2	1	1	13
		1-2	-	3	-	1	-	-	4
		2-3	1	4	-	-	1	1	7
		3-4	2	6	1	1	-	-	10
		4-5	4	3	5	2	2	1	17
В с е г о:			25	40	25	15	8	8	121
Итого, за учетные сутки:			277	593	145	69	42	20	1146

Форма 3

Начальнику _____ облупосдора, упрдора

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

за время с_____ 196__ г. по _____ 196__ г.

Наименование дороги	№№ учетных пунктов	На каком километре	Легкие грузовики	Средние грузовики	Тяжелые грузовики	Легковые автомобили	Автобусы	Прицепы	Итого единиц механического транспорта	Наибольшие размеры автомобильного движения	Наименьшие размеры автомоб. движения
4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9

"___" _____ 196__ г. Главный инженер ДЭУ, ДЭСУ №_____

_____ (подпись)

город.

Форма 3(пример)

Начальнику Талды-Курганского облдорсоюза

С в е д е н и я о среднесуточных размерах движения по дорогам дорожно-строительно-эксплуатационного участка № 330 за время с I января I968 г. по 3I декабря I968 г.

Наименование дороги	№№ учетных пунктов	На каком км	Легкие грузовики	Средние грузовики	Тяжелые грузовики	Легковые автомобили	Автобусы	Прицепы	ИТОГО	Наибольшие размеры автомобильного движения	Наименьшие размеры автомобильного движения
А	Б	В	I	2	3	4	5	6	7	8	9
Автодорога	I	I0	285	670	I70	78	I0	4	I2I7	I340	750
А-Б	2	I5	290	595	I77	57	I2	3	II34	I230	630
	3	25	265	580	I44	49	I4	5	I057	II60	795
	4	40	268	584	I47	5I	I5	8	I073	I230	6I0
	5	48	27I	604	I56	63	I3	6	III3	I270	740
	6	50	283	63I	I66	72	I8	4	II74	I350	84I
	7	75	2I8	509	I84	49	20	8	988	I2I0	687
	8	90	I8I	490	I88	26	I6	5	906	II20	564
	9	I20	I67	473	I63	22	I2	4	84I	I090	495
	I0	I50	293	677	263	74	I4	2	I323	I530	960
В среднем по дороге			230	550	I79	46	I5	5	I025		

3 января I969 г.
Город с.Кугалы

Главный инженер ДЭСУ № 330 _____ (Иванов)

Форма 4

Начальнику _____ обдушосдора, упрдора

С в е д е н и я о среднечасовых размерах движения по дорогам дорожно-эксплуатационного (строительно-эксплуатационного) участка № _____

за _____ квартал 196__ г.("___"_____196__ г.)

Наименование дороги	№ учетных пунктов	На каком 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
А	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

"___"_____196 __ г.

Главный инженер ДЭУ, ДЭСУ №____ _____ (подпись)

Город_____

Форма 4(пример)

НАЧАЛЬНИКУ ТАЛДЫ-КУРГАНСКОГО ОБЛУПРАВТОДОРА

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

Наименование дороги	№№ учетных пунктов	На каких км	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	ИТОГО
1	5	6	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 А-Б	I	I0	I4	4	7	I2	I8	5I	58	78	I0I	9I	I30	73	65	7I	55	43	34	84	73	44	34	34	I7	26	I2I7
	2	I5	I2	3	6	II	I7	45	50	74	98	86	II9	67	6I	70	5I	4I	3I	8I	69	4I	3I	34	I5	2I	II34
	3	25	I0	2	5	9	I5	40	46	7I	9I	8I	II4	64	56	67	47	38	40	77	66	37	28	3I	I4	I8	I057
	4	40	II	3	4	5	I6	42	47	73	93	88	II6	66	58	69	49	39	28	78	68	39	28	29	I2	I7	I073
	5	48	I2	4	3	4	I4	44	48	75	95	85	I20	68	62	7I	5I	4I	30	8I	70	40	3I	32	I3	I9	III3
	6	50	I3	4	6	II	I6	46	49	77	97	87	I24	72	66	74	56	43	33	88	74	43	32	33	I4	2I	II74
	7	75	9	6	4	I0	8	38	4I	68	88	73	I03	6I	54	63	47	37	27	76	64	34	26	27	II	I8	988
	8	90	8	3	5	9	7	35	38	63	77	69	97	59	45	58	43	33	24	7I	58	3I	24	23	9	I7	906
	9	I20	7	2	3	7	9	30	35	6I	7I	6I	93	54	4I	53	4I	3I	22	68	54	28	2I	22	8	I7	84I
	I0	I50	I5	5	8	I3	I9	60	65	84	II3	97	I35	84	7I	77	6I	48	37	87	78	49	38	36	I9	24	I323
В среднем по дороге			I0	4	5	9	I2	39	44	70	87	77	I08	64	54	64	46	37	35	76	64	35	26	28	I2	I7	I025

23 января 1968 г.

Город -с.Кургалы

Главный инженер ДЭСУ № 330 _____ (Иванов)

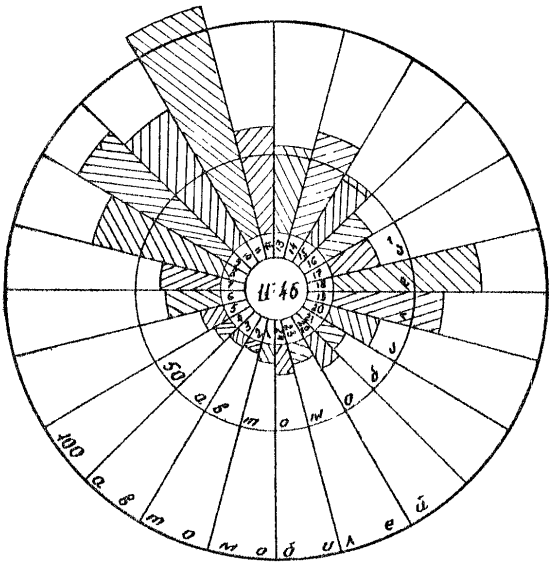

Рис. 2
Распределение интенсивности движения по часам суток.

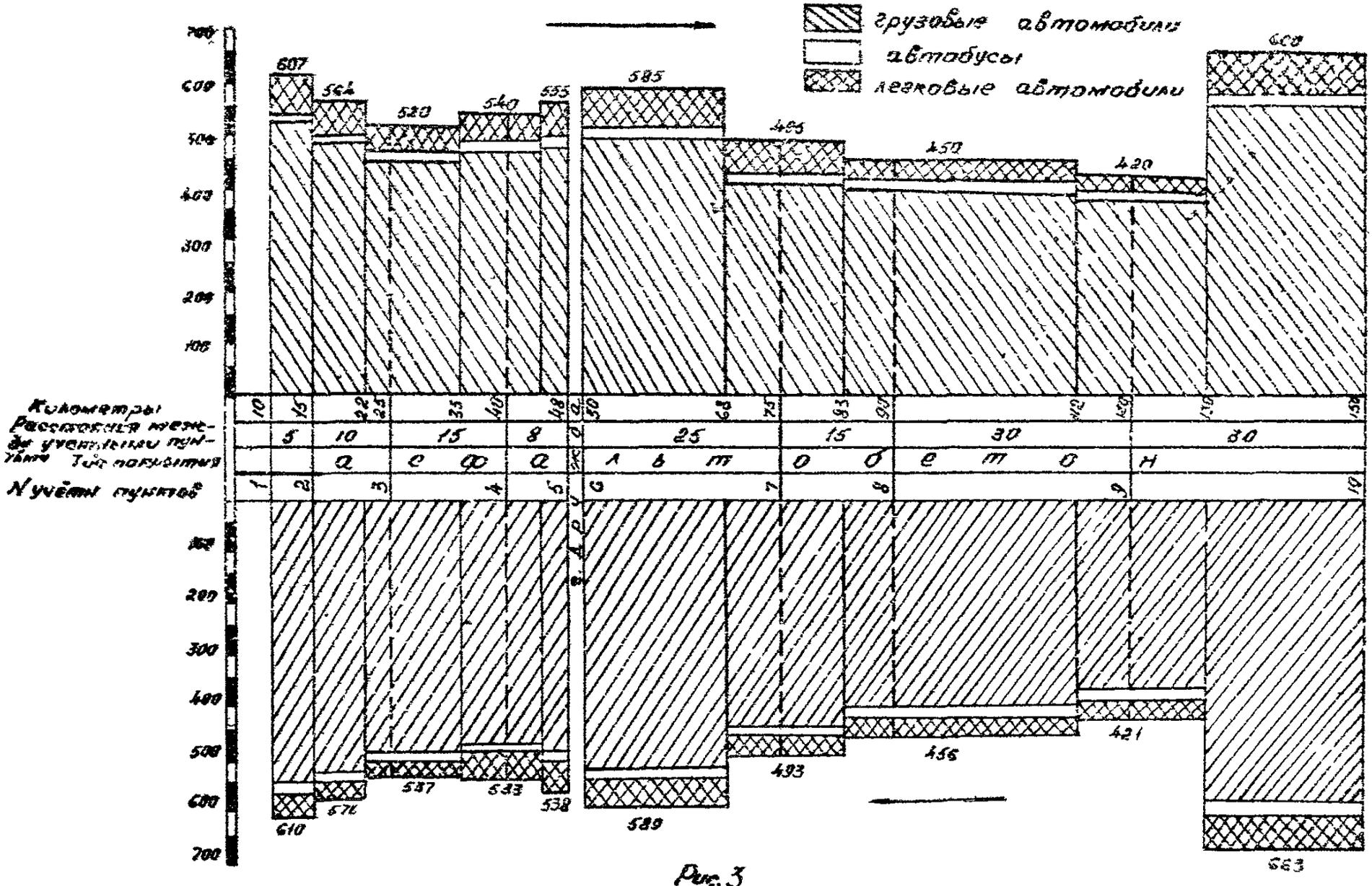

Рис. 3

График среднесуточных размеров движения по дорогам 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 на 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. 5

II. Назначение учетных пунктов. 6

III. Дни и часы учета 7

IУ. Категории движения, подлежащие учету 8

У. Организация непосредственного учета движения 9

УI. Порядок работы учетчика на учетном пункте. . IO

УII. Обработка материалов учета движения. II

Приложение. I3

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

УГ 02882 Отпечатано на ротапринте ЦБТИ Госкомдора при Совете Министров Казахской ССР, г.Алма-Ата. Заказ № 567. Тираж I500 экз. Печ.л.-1,75. Уч.изд.л.-1,25.

Подписано к печати I7/УП-68г.

gost.e-ecolog.ru