



ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ  
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ КАЗАХСКОЙ ССР

# ИНСТРУКЦИЯ

ПО НЕПОСРЕДСТВЕННОМУ УЧЕТУ  
ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ДОРОГАХ

1968

Главное управление моссейных дорог  
при Совете Министров Казахской ССР,

УТВЕРЖДЕНО  
приказом Гумосдора 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 Гумосдором при Совете Министров Казахской ССР и является официальным документом Гумосдора при Совете Министров Казахской ССР, обязательным для выполнения всеми дорожно-эксплуатационными организациями.

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

Замечания и предложения по улучшению инструкции просим направлять по адресам: г.Алма-Ата, Дзержинского, 58, технический отдел Гумосдора 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 выороочно, 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 облжмсдоров.

§ 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 автомоилий на ряде заранее установленных пунктах;
- в / способ почтовых карточек, врученных 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.

## II. НАЗНАЧЕНИЕ УЧЕТНЫХ ПУНКТОВ

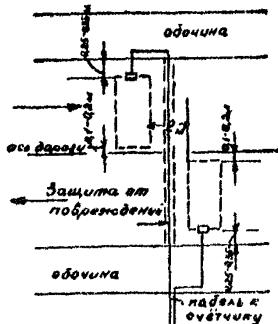


Рис.1 Схема расположения на проезжей части фальчика учета движения по счетчикам ХСД-5

§ 9. Учет движения осуществляется на дорогах общего и государственного, республиканского, областного и местного значения с движением 100 и более единиц в сутки. Списки таких дорог составляются главными инженерами упрдоров и облужсдоров, 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 облужсдор или упрдор на утверждение.

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

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 едины для всех подведомственных им подразделений устанавливают облуносдоры 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 учетной карточке
1	2	3

1. 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 управления Гушосдора.

§ 21. Главные инженеры ДЭУ, ДЭСУ назначают и инструктируют из состава ремонтёров, 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 ДРЦ 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 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 "Х" в соответствующих клеточках учетной карточки. Если автомобили следуют о прицепами, то учетчик ставит в клеточке кружок с цифрой внутри кружка, обозначающей количество прицепов, например, I или 2.

§ 27. Если во 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 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 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 облужсдоры и упрдоры ежеквартально сведения о размерах движения по формам 3 и 4. В конце года одновременно с годовым отчетом ДЭУ и ДЭСУ представляют в облужсдоры и упрдоры сведения о размерах движения за I квартал и годовой, а также графики среднесуточных годовых и среднечасовых размеров движения.

§ 36. Облужоство и управление предоставляют в Гушодор один раз в год сведения о размерах движения (по формам 8 и 4) и графики среднесуточный годовой, а также среднечасовых размеров движения. Эти сведения представляют одновременно о годовым отчетом.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

Форма I  
(лицевая сторона)

ГУШОСДОР  
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ  
КАЗАХСКОЙ ССР

облашоодор, упрдор \_\_\_\_\_  
Дорожно-эксплуатационный участок № \_\_\_\_\_ в городе \_\_\_\_\_

К А Р Т О Ч К А

непосредственного учета движения

по дороге \_\_\_\_\_  
Учетный пункт № \_\_\_\_\_, расположенный на \_\_\_\_\_ км,  
одиа 8 \_\_\_\_\_ (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  
(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	Прямое движение					Обратное движение			
	легкие	средние	тяжелые	легко-вые автомобили	автобусы	легкие	средние	тяжелые	легко-вые автомобили

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)

ДОУШОСДОР  
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ  
КАЗАХСКОЙ ССР

Обдушосдор, уирдор \_\_\_\_\_  
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 гру- зобойка	Справление грузов	Грузовые машины	Легковые автомобили	Автобусы	Прицепы к автомобилям	Инв. едини- ца транспорта

5 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 " "  
 дельник 21-22 Разграфить по часам неохом-  
 лимо в случае занесения в  
 22-23 журнала результатов почасово-  
 23-24 го наблюдения за интенсивно-  
 0-1 стью движения  
 ....  
 4-5

Итого за учетные  
сутки:

### Форма 2(пример)

## Форма 3

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

Наименование дороги	Количество учет- ных пунктов	Время и место	Причины						Наименование дороги	Наименование дороги	
			Лёгкие грузо- ваги	Средние грузо- ваги	Тяжёлые грузо- ваги	Легковые авто- мобили	Автобусы	Прицепы			
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

" 196 г.

Главный инженер ДЗУ, ДЭСУ № 196

город.

(подпись)

Начальнику Таллы-Курганского облужосдора

Сведения о среднесуточных размерах движения по дорогам дорожно-строительно-эксплуатационного участка № 7-О за время с 1 января 1968 г. по 31 декабря 1968 г.

Наименование дороги	№ учет- ных пунк- тов	На- каком ки пунк- тов	Лег- кие грузо- вушки	Сред- ние грузо- вушки	Тяже- лые грузо- вушки	Мягко- вые авто- моби- лии	Авто- бусы	Приде- ни	ИТОГО	Наиболь- шие раз- меры авто- мобильного движения	Наимен- ение раз- меры авто- мобильного движения	
	A	B	C	I	2	3	4	5	6	7	8	9
Автодорога		I	10	285	670	170	78	10	4	1217	1340	750
A-Б	2	15	290	595	177	57	12	3	II34	1230	630	
	3	25	265	580	144	49	14	5	I057	II160	795	
	4	40	268	584	147	51	15	8	I073	II230	610	
	5	48	271	604	156	63	13	6	III3	II270	740	
	6	50	283	631	166	72	18	4	II74	II350	841	
	7	75	218	509	184	49	20	8	988	II210	687	
	8	90	181	490	188	26	16	5	906	II20	564	
	9	120	167	473	163	22	12	4	841	I020	495	
В среднем по дороге	I0	I50	293	677	263	74	I4	2	I323	II530	960	

3 января 1969 г.  
Город с. Кугалы

Главный инженер ДЭСУ № 330

(Иванов)

## Форма 4

Начальнику \_\_\_\_\_ обдушсдора, упрдора  
 Сведе н и я о среднечасовых размерах движения по дорогам дорожно-эксплуатационного  
 (строительно-эксплуатационного) участка № \_\_\_\_\_  
 за \_\_\_\_\_ квартал 196 \_\_\_\_ г. (" " 196 \_\_\_\_ г.)

Начинаясь в на дороги	нр учет ных пунк- тов	На каком ном	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	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 ОБЛУПОСДОРА

**Сведе~~н~~ния о среднес часовых размерах изменения по дорогам дорожно-строительного и эксплуатационного участка № 330  
за I квартал (20 января 1968 года)**

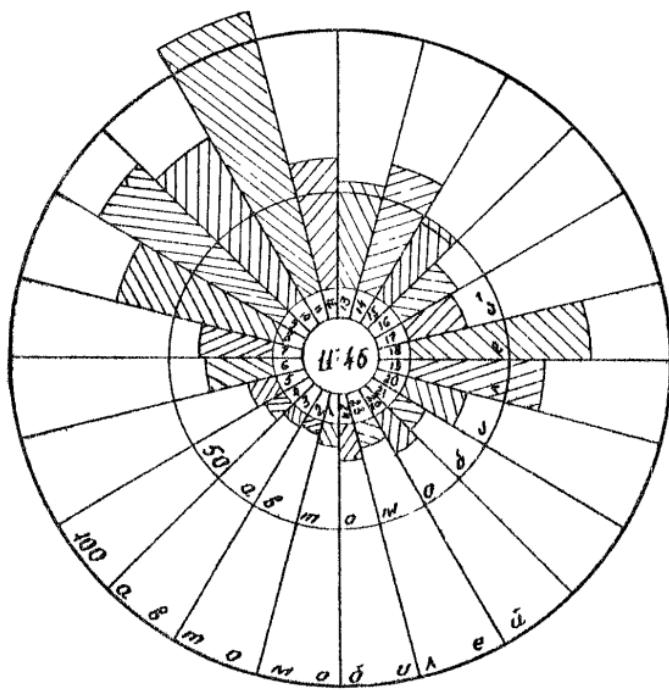
Назначение дороги	№ учет- ных км	На имен- ни	Форма 4(пример)																									
			0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	ИТОГО	
к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к		
Автодорога	I	I4 4 7	I2 I8 5I	58 78 10I	9I	I30 73	65	7I	55	43	34	84 73	44	34	34	I7	26	I2I7										
4-б	2	I5	I2 3 6	II 17 45	50 74	98	86	II9 67	6I	70	5I	4I	3I	8I 69	4I	3I	34	I5	2I	II34								
	3	25	I3 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 16 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	63	93 54	4I	53	4I	3I	22	68 54	28	2I	22	8	I7	84I								
	10	I50	I5 5 8	I3 I9 60	65 84	I13	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	40	37	35	76 64	35	26	28	I2	I7	I025								

23 января 1968 г.

Город - с. Кугалы

Главный инженер ДСУ № 330

(Иванов)



*Рис. 2*  
Распределение интенсивности движения  
по часам суток.

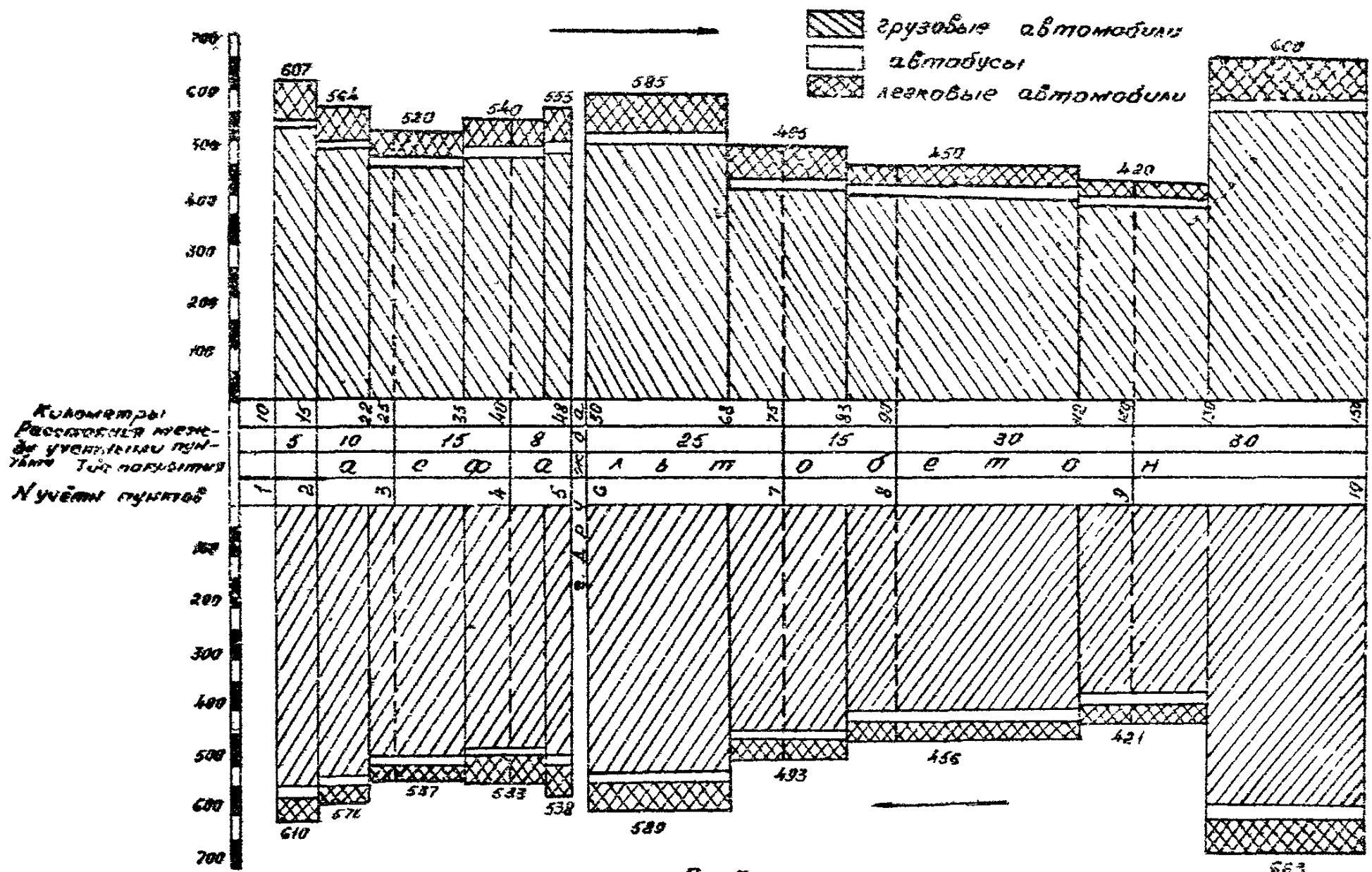


Рис.3  
График среднесуточных размеров движения по дороге №-5.

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 Ё

	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  
Гумосдора при Совете Министров Казахской ССР,  
г.Алма-Ата,Двержинского,58

---

УГ 02882      Отпечатано на ротапринте ЦБТИ Гумосдора 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.