



ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ КАЗАХСКОЙ ССР

ИНСТРУКЦИЯ

ПО НЕПОСРЕДСТВЕННОМУ УЧЕТУ

ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ

ДОРОГАХ

1968

Главное управление шоссежных 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 В. 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.

1. 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), проезжавших 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 ремонтны. 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, упрдором и облшосдором.

§ 6. В последнее время наряду с периодическим учетом движения визуальн 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;

о/ 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 покрытие, при проходе над ней автомобиля.

Схема установки счетчика показана на рис.1.

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 ДЗУ и ДЗСУ.

11. НАЗНАЧЕНИЕ УЧЕТНЫХ ПУНКТОВ

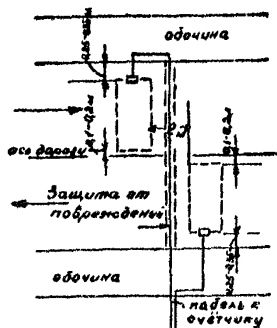


Рис.1 Схема расположения на проезжей части датчика учета движения по счетчикам КСД-5

§ 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 упрдор и облшосдор, утверждаются вышестоящими организациями и учет 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, ДЗУ, наносит на карту или схему дорог участка, которая вместе со списками и краткой пояснительной запиской представляется в облшосдор или упрдор на утверждение.

§ 11. При установлении сети учетных пунктов надлежит руководствоваться экономикой района, размещением производственных 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 назначат 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 ремонтеров). 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 единым для всех подведомственных им подразделений устанавливают облшосдоры 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 заведомо 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. Учёту подлежат следующие виды автомобилей:

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

1. Легкие грузовики до 2,5 т включительно(типа ГАЗ и подобные с ним)

" X "

1	2	1	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 "
4. Те же автомобили в случае следова- ния с прицепами		I	
		В кружке цифрой ука- зывается количество прицепов	
5. Легковые автомобили всех марок			" X "
6. Автобусы			" X "

У. ОРГАНИЗАЦИЯ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ

§ 20. Облшосдоры и упрдоры разрабатывают схемы и планы по непосредственному учёту движения, инструктируют и инспектируют главных инженеров ДЭУ, ДЭСУ и представляют в Гшосдор 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 Гшосдора.

§ 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 учетные 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 "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 во время дежурства будут заполнены все клеточки какой-либо графы учетной карточки, учетчик должен взять чистый 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 учет интенсивности движения. Учет ведется так же, как и в обычные учетные сутки, с той лишь разницей, что в учетной карточке следует отмечать часы суток (форма Ia).

§ 29. По окончании дежурства учетчик подводит итоги отметки по каждой карточке и результаты подсчетов проставляет в углу каждой графы в клеточке с надписью "итога", 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 облшосдоры и упрдоры ежеквартально сведения о размерах движения по формам 3 и 4. В конце года одновременно с годовым отчетом ДЭУ и ДЭСУ представляют в облшосдоры и упрдоры сведения о размерах движения за 1-й квартал и годовой, а также графики среднесуточных годовых и среднечасовых размеров движения.

§ 36. Облудшосдоры и упрдоры предтавляют в Гушосдор один раз в год сведные сведения о размерах движения (по формам № 4) и графии среднесуточный годовой, а также среднечасовых размеров движения. Эти сведения предтавляют одновременно с годовым отчетом.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ГУШОСДОР
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ
КАЗАХСКОЙ ССР

ГИБДД, упрдор _____

Дорожно-эксплуатационный участок № _____ в городе _____

КАРТОЧКА

непосредственного учета движения

по дороге _____

Учетный пункт № _____, расположенный на _____ км,

от _____
(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 Ia
(оборотная сторона)

Дата и время наблюдения	П р я м о е д в и ж е н и е					О б р а т н о е д в и ж е н и е				
	лег- кие	сред- ние	тяже- лые	легко- вые автосто- моби	авто- бусы	легкие	средние	тяжелые	легко- вые автосто- моби	авто- бусы
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)

ГУШОДДОР
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ
КАЗАХСКОЙ ССР

Облшосдор, 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 гру- зовые автомобили	Средние грузо- вые автомобили	Тяжелые грузо- вые автомобили	Легковые авто- мобили	Автобусы	Прицепы к автомобилям	Итого, единиц мех. транспорта
А	В	В	1	2	3	4	5	6	7

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 " " деньник 21-22 Разграфить по часам необхо-
22-23 димо в случае занесения в
23-24 журнал результатов почасово-
0-1 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- вики	Средние грузо- вики	Тяжелые грузо- вики	Легковые авто- мобили	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 " "	воскре- сенье	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.	воскре- сенье	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.	понедель- ник	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	15
		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

Начальнику _____ облшосдора, 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 каюм нило- мотре	Легкие грузо- вики	Средние грузо- вики	Тяжелые грузо- вики	Легковые авто- мобили	Автобусы	Прицепы	Итого единиц механического транспорта	Наибольшие раз- меры автомоби- льного движения	Наименьшие раз- меры автомоб. движения
А	Б	В	Г	Д	Е	Ж	З	И	К	Л	М

" _____ 196 г.

Главный инженер ДЭУ, ДЭСУ № _____

город.

(подпись)

Начальнику Талты-Курганского облшосдора

С в е д е н и я о среднесуточных размерах движения по дорогам дорожно-
строительно-эксплуатационного участка № 370 за время с 1 января 1968 г.
по 31 декабря 1968 г.

Наименование дороги	№ учет- ных пунк- тов	На каком км	Лег- кие грузо- вики	Сред- ние грузо- вики	Тяжелые грузо- вики	Легко- вые автосто- билы	Авто- бусы	Прице- пы	ИТОГО	Наиболь- шие раз- меры автосто- бильного движения	Наимень- шие раз- меры авто- мобильно- го движе- ния
А	Б	В	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Автомобильная дорога	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	1020	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.Курган

Главный инженер ДСУ № 350

(Иванов)

Начальнику _____ обл.шос.дора, упр.дора

О 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.)

Участок			ВРЕМЯ СУТОК																							
№	учет- ных пунк- тов	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
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)

Города _____

Форма 4(пример)

НАЧАЛЬНИКУ ТАИДИ-КУРТАНСКОГО ОБЛАСТНОГО

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

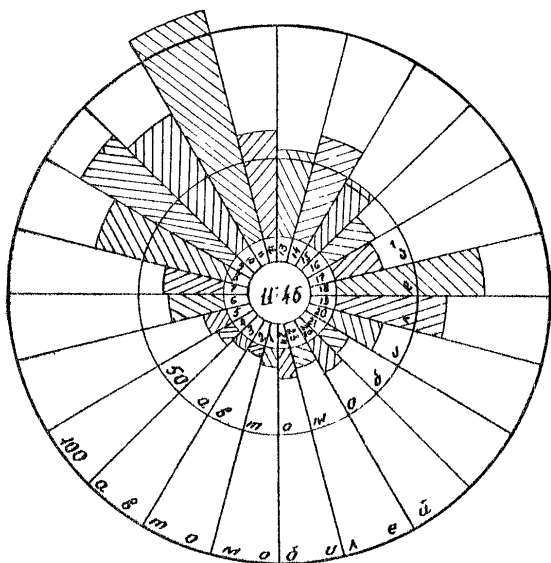
Наименование дороги	№ учет- ных пунктов	На квартал км	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Итого
	В	Р	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Автодорога	1	10	14	4	7	12	18	51	58	78	101	91	130	73	65	71	55	43	34	84	73	44	34	34	17	26	1217
А-Б	2	15	12	3	6	11	17	45	50	74	98	86	119	67	61	70	51	41	31	81	69	41	31	34	15	21	1134
	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	1057
	4	40	11	3	4	5	16	42	47	73	93	88	116	66	58	69	49	39	28	78	68	39	28	29	12	17	1073
	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	1113
	6	50	13	4	6	11	16	46	49	77	97	87	124	72	66	74	56	43	33	88	74	43	32	33	14	21	1174
	7	75	9	6	4	10	8	38	41	68	88	73	103	61	54	63	47	37	27	76	64	34	26	27	11	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	9	17	941
	10	150	15	5	8	13	19	60	65	84	113	97	135	84	71	77	61	48	37	87	78	49	38	36	19	24	1323
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	1025

23 января 1968 г.

Город с.Кугалы

Главный инженер ДСУ № 330

(Иванов)



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.

СОДЕРЖАНИЕ

	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.