



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по статистике транспорта

Шестьдесят четвертая сессия

Женева, 19–21 июня 2013 года

Пункт 4 а) предварительной повестки дня

Обследования движения в регионе

Европейской экономической комиссии

Организации Объединенных Наций

Обследование движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ представляется в соответствии с поручением шестьдесят третьей сессии Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) (14–16 мая 2012 года). Рабочая группа решила обсудить методологию обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года на своей следующей сессии. Государствам-членам предлагается включить компетентных экспертов в свои делегации для этой цели (ECE/TRANS/WP.6/163, пункт 41).

II. Предложение

2. Ниже секретариат воспроизводит проект рекомендаций для правительств относительно обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года.

III. Охват обследования

3. Для целей обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года под рассматриваемой сетью дорог категории E подразумевается сеть, соответствующая описанию, приведенному в приложении I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года и в поправках 1–9 к этому Соглашению (ECE/TRANS/16/Amend.1-9), а также в любой другой поправке, вступающей в силу до 2015 года. В том случае, если какая-либо дорога категории E не открыта для движения (например, поскольку она закрыта ввиду проведения на ней ремонтных работ, еще не построена либо по другим причинам), обследование проводится, по возможности, на дороге(ах), используемой(ых) для движения транспортных средств, которые в противном случае использовали бы дорогу категории E.

4. Секретариат ЕЭК ООН предоставит перечни линий СМА по состоянию на начало базисного года.

IV. Цель обследования

5. Сопоставимые на международном уровне данные о международных автомагистралях имеют первостепенное и все возрастающее значение в Европе с учетом постоянно увеличивающегося объема международного и транзитного дорожного движения. Обследование движения по автомобильным дорогам категории E, проводимое под эгидой ЕЭК ООН, представляет собой единственный имеющийся в настоящее время международный механизм, позволяющий получить сопоставимые данные о транспортных потоках на основных европейских дорогах на общеевропейском уровне. Поскольку обследование движения по автомобильным дорогам категории E – это не отдельное мероприятие, а побочный продукт соответствующих национальных обследований дорожного движения, правительства соответствующих стран – членов ЕЭК ООН несут только минимальные издержки, связанные с компиляцией и передачей результатов обследования движения по автомобильным дорогам категории E.

6. В рамках обследования движения по автомобильным дорогам категории E следует прилагать все возможные усилия для получения максимально сопоставимых на международном уровне данных, соответствующих новым требованиям в отношении данных и изменениям характера движения. В этой связи необходимо предпринимать постоянные усилия для обеспечения того, чтобы охват и качество данных обследования движения по автомобильным дорогам категории E соответствовали требованиям пользователя.

7. Обследование движения по автомобильным дорогам категории E проводится с целью получения данных, которые будут использованы для улучшения и развития системы дорог категории E, в соответствии с нормами, указанными в приложении II к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года (ECE/TRANS/16 и Amend.1-9).

8. В частности, данные, полученные в ходе обследования, послужат для подготовки подробной информации о движении по сети автомобильных дорог категории E, которая будет содействовать развитию пассажирских и грузовых перевозок.

9. Информация о степени использования различными видами транспортных средств разных участков автомобильных дорог категории E позволяет улучшить систему управления землепользованием и обеспечить более эффективную интеграцию автомобильного транспорта в процессы планирования на уровне самой страны, а также на международном уровне, равно как способствует надлежащей реализации программ технического обслуживания, восстановления и усовершенствования соответствующих объектов. Кроме того, эта информация помогает решению проблем, связанных с заторами дорожного движения, и облегчает исследование экологических проблем, а также вопросов безопасности на автомобильном транспорте и энергопотребления.

10. Одна из дополнительных целей обследования движения по автомобильным дорогам категории E – это оценка эффективности автодорожной сети, выражающейся главным образом в показателе транспортное средство-километры, с точки зрения ее использования различными категориями транспортных средств, подлежащих учету.

11. В этой связи еще одной целью обследования движения по автомобильным дорогам категории E является учет объема движения на этих дорогах в ночное время, в выходные дни и в часы пик. Данные явления приобретают все большее значение, а посему требуется больше информации об этих видах движения, несмотря на трудности, связанные с ее получением.

V. Область применения обследования

12. Поскольку автомобильные дороги категории E представляют собой относительно ограниченную часть автодорожной сети страны, особенно интересно выяснить, какова интенсивность движения на этих дорогах по сравнению с его интенсивностью на всей сети автомобильных дорог.

13. Для целей такого сравнения показатель транспортное средство-километры является наиболее важной статистической величиной, указывающей на интенсивность движения и степень развития сети в стране. Показатель транспортное средство-километры также крайне необходим для вычислений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями и энергопотреблением.

14. Следовательно, рекомендуется по возможности представлять данные в показателях транспортное средство-километры по всем дорогам категории E и всем другим дорогам автодорожной сети страны в целом.

VI. Сопоставимость с результатами обследования

15. Правительствам следует принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы результаты обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года были по возможности сопоставимы с результатами обследования 2010 года¹.

¹ В тех странах, где обследование движения по автомобильным дорогам категории E в 2010 году не проводилось, результаты обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года должны быть в максимально возможной степени сопоставимы с результатами обследования в наиболее близком к 2010 году. Считается, что страны, не проводившие полного обследования в 2010 году, но тем не менее представившие данные за этот год, обследование в 2010 году провели.

VII. Категории транспортных средств, подлежащих учету

16. Учету подлежат все транспортные средства, относящиеся к нижеперечисленным категориям.

Применяется следующая пересмотренная система классификации транспортных средств:

Категория А: механические транспортные средства, имеющие не более трех колес (мотоциклы с коляской или без коляски, включая мотороллеры, и трехколесные мотоциклы);

Категория В: пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности (автомобили, включая грузопассажирские автофургоны, с количеством мест для сидения не более девяти, включая место водителя, и легкие автофургоны, допустимый максимальный вес которых не превышает 3,5 т). Пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности учитываются независимо от наличия или отсутствия прицепов, включая жилые прицепы и транспортные средства для отдыха;

Категория С: грузовые дорожные транспортные средства (грузовые автомобили, допустимый максимальный вес которых превышает 3,5 т; грузовые автомобили с одним или несколькими прицепами; тягачи с полуприцепами; тягачи с полуприцепами и одним или несколькими прицепами; тягачи без прицепов или полуприцепов) и *специализированные транспортные средства* (сельскохозяйственные тракторы, такие специализированные транспортные средства, как самоходные дорожные катки, бульдозеры, автокраны, автоцистерны армейского образца и другие дорожные механические транспортные средства, не указанные в других пунктах);

Категория D: городские автобусы, автобусы дальнего следования и троллейбусы.

17. В случае категорий А и В речь идет о "движении легких механических транспортных средств"; в случае категорий С и D – о "движении тяжелых механических транспортных средств".

18. При возникновении сомнений относительно того, следует ли транспортное средство отнести к категории В или С, его следует отнести к категории С, включающей более тяжелые транспортные средства; это же правило применяется и в случае сомнений относительно того, следует ли транспортное средство отнести к категории В или D.

19. Для облегчения идентификации различных транспортных средств рекомендуется снабжать участвующий в регистрации персонал описаниями и схемами внешнего вида транспортных средств.

20. Те страны, которые еще разрабатывают автоматические системы подсчета, могут привести полученные результаты в соответствие с классификацией категорий транспортных средств в рамках своих технических возможностей. В этих упрощенных данных следует проводить различие по меньшей мере между движением легких механических транспортных средств и движением тяжелых механических транспортных средств. Тем не менее для автодорожной сети в целом рекомендуется классификация транспортных средств по четырем категориям.

VIII. Рассчитываемые значения²

21. Применительно к каждой дороге категории E в стране рекомендуется рассчитывать среднесуточный объем движения за год (AADT). Кроме того, следует рассчитывать интенсивность движения в ночное время, в выходные дни и в часы пик. Движение в ночное время определяется в принципе как движение в период с 22 ч. 00 м. до 6 ч. 00 м.; движение в выходные дни определяется в принципе как среднесуточный объем движения (ADT) в течение приблизительно двухмесячного периода отпусков (в исключительных случаях в течение одного месяца). Движение в часы пик определяется в принципе как движение в течение пятидесятого часа максимальной интенсивности движения.

22. В каждой стране для сети дорог категории E в целом (и по возможности для других дорог) следует рассчитывать показатель транспортно-километры за год обследования, причем по различным категориям транспортных средств.

23. Поскольку в различных странах используются весьма различающиеся методы обследования дорожного движения, нет необходимости разрабатывать единообразную стандартную систему для учета всех факторов. Тем не менее имеются несколько основополагающих принципов.

24. Сеть автомобильных дорог категории E необходимо разделить на автодорожные сегменты. Сегмент следует выбирать таким образом, чтобы объем движения был приблизительно одинаков на всем его протяжении. Поскольку интенсивность движения имеет тенденцию к быстрому увеличению в больших населенных пунктах и вокруг них, необходимо выбирать пункты учета на дорожных участках в сельских районах на достаточно большом удалении от городских зон. Данные по пунктам учета в городских зонах могут быть добавлены, если на соответствующей дороге категории E имеется не менее четырех полос движения.

25. На каждом сегменте подсчитывается среднесуточный объем движения (AADT) за 2015 год. Для определения AADT можно использовать следующие три метода:

- a) постоянный учет в течение всего года;
- b) учет в течение коротких периодов времени при обеспечении их репрезентативности для всего года; или
- c) сочетание вышеуказанных методов регистрации. Методы осуществления выборки можно включить в системы постоянного учета с использованием так называемых "относительных оценок".

26. В некоторых исключительных случаях AADT может определяться без проведения учета на основе данных предыдущих учетов или учетов на соседних участках одной и той же дороги.

27. Данные о дорожном движении следует представлять за 2015 год. Однако соответствующие страны могут по своему усмотрению решать вопрос о том, проводить ли подсчет в каждом пункте учета в данном году или осуществлять его постепенно в течение ряда лет и скорректировать полученные данные ста-

² Результаты, полученные при расчете значений и определении процедур учета, должны быть репрезентативными с точки зрения среднесуточного объема движения за год (AADT).

статистическим методом. Если подсчет будет осуществляться в течение ряда лет, то следует учитывать влияние других изменений в дорожной сети, таких как открытие для движения новых дорог в течение этого периода.

28. Для определения ААДТ по каждой автомобильной дороге категории Е в целом сумму показателей транспортное средство-километры для всех участков этой дороги категории Е следует разделить на ее протяженность.

29. В отношении классификации транспортных средств по категориям организация процедуры учета должна предусматривать следующее:

- а) возможность полной классификации для всей автодорожной сети;
- б) возможность полной или частичной классификации для каждой автомобильной дороги категории Е;
- в) возможность полной или частичной классификации для каждого дорожного сегмента.

30. В рамках упомянутой выше частичной классификации следует проводить различие по крайней мере между "движением легких механических транспортных средств" и "движением тяжелых механических транспортных средств".

IX. Характеристики дорог категории Е

31. Информация об интенсивности и распределении движения по автомобильным дорогам категории Е будет иметь большую ценность, если удастся получить данные о характеристиках таких дорог. Поэтому правительствам предлагается представлять в то же время информацию о параметрах дорожной инфраструктуры категории Е (таблицы 7 и 8) в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА), как это было решено Рабочей группой по автомобильному транспорту на ее девяносто первой сессии (15–17 октября 1997 года) (TRANS/SC.1/361, пункты 15–18).

32. Для опубликования результатов дороги следует классифицировать указанным ниже образом в соответствии с количеством и шириной проезжих частей и числом полос движения:

- а) дороги с одной проезжей частью³:

<i>ширина проезжей части</i>	<i>число полос движения</i>
i) <6 м	i) две полосы
ii) 6–6,99 м	ii) три полосы
iii) 7–8,99 м	iii) четыре полосы
iv) 9–10,49 м	iv) пять или более полос
v) 10,50–11,99 м	
vi) 12–13,99 м	
vii) 14 м или шире	

³ См. определения, содержащиеся в настоящем документе.

b) дороги с двумя проезжими частями, отделенными друг от друга разделительной полосой:

<i>ширина каждой проезжей части</i>	<i>число полос движения на каждой проезжей части</i>
i) <7 м	i) две полосы
ii) 7–8,99 м	ii) три полосы
iii) 9–10,49 м	iii) четыре полосы
iv) 10,50–11,99 м	iv) пять или более полос
v) 12–13,99 м	
vi) 14 м или шире	

33. Автомагистрали⁴ представляют собой как правило подразделение категории b) в пункте 29, но могут также в отдельных местах или временно иметь одну проезжую часть и в этом случае представлять собой подразделение категории a).

34. Скоростные дороги определяются в Соглашении СМА как "...дорога (дороги), которая (которые) предназначена (предназначены) для движения транспортных средств, въезд на которую (которые) возможен только через развязки или регулируемые перекрестки и на которой (которых), в частности, остановка и стоянка на проезжей части (проезжих частях) запрещены" (ECE/TRANS/16/Amend.2, приложение II).

35. Дороги с различным числом полос движения на каждой проезжей части следует классифицировать по меньшему числу полос. Следует указывать длину таких дорожных сегментов.

36. В соответствии с пунктом 26 выше надлежит представлять информацию по следующим аспектам:

- a) расчетные скорости движения по дорогам категории E;
- b) средняя ширина полос движения, разделительных полос и полос аварийной остановки; и
- c) применение дорожных знаков для дорог категории E.

X. Сбор и опубликование данных обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года

37. Правительствам рекомендуется передать в секретариат ЕЭК ООН доклад о проведенном в их странах обследовании. Поскольку ценность публикации обследования в значительной степени зависит от своевременности его опубликования, желательно, чтобы правительства приняли все возможные меры для представления данных (в том числе, если необходимо, карты) в максимально короткие сроки, но не позднее 1 ноября 2016 года⁵. Этот доклад должен включать:

⁴ См. определения, содержащиеся в настоящем документе.

⁵ Правительствам следует иметь в виду значительные задержки, которые зачастую имели место в связи с предыдущими обследованиями.

- a) данные, касающиеся характеристик автомобильных дорог категории E, в соответствии с таблицами № 1 и 2, приведенными в настоящем документе;
- b) данные о количестве и характере пунктов учета в соответствии с таблицей № 3, приведенной в настоящем документе;
- c) данные, касающиеся всех автомобильных дорог категории E в совокупности и каждой дороги категории E в отдельности, в соответствии с таблицей № 4, приведенной в настоящем документе;
- d) данные, касающиеся каждой дороги категории E, в соответствии с таблицей № 4-бис, приведенной в настоящем документе;
- e) данные, касающиеся длины и характера использования всех дорог категории E, автомагистралей, скоростных дорог, а также всех других дорог и их общей протяженности, в соответствии с таблицей № 5, приведенной в настоящем документе;
- f) краткое описание организации учета и использованных методов выборки, включая метод оценки показателя транспортное средство-километры для всей сети дорог;
- g) карту (или карты) с указанием данных, полученных в результате обследования 2015 года. На карте (или картах) должно быть указано достаточное количество отобранных пунктов учета, с тем чтобы можно было выявить значительные колебания в распределении движения по различным категориям выделяемой интенсивности движения. Особенно важно, чтобы пункты учета и их идентификационные номера, приведенные на картах, также были указаны в таблице № 7, содержащейся в настоящем документе, хотя в таблице может быть обозначено больше пунктов учета, чем на картах. Секретариат сможет подготовить сводные карты на общеевропейской основе только в том случае, если пункты учета, показанные на картах, приводятся в таблице № 7.

38. В принципе при подготовке карт необходимо соблюдать следующие условия:

- a) результаты по странам должны наноситься на карты того же масштаба, что и карты их стран, содержащиеся в опубликованном обследовании движения по автомобильным дорогам категории E 2010 года, с использованием контуров только черного цвета (сплошной или прерывистой закрашки) в соответствии с масштабом, указанным в таблице № 6, приведенной в настоящем документе;
- b) среднесуточные объемы движения за год, которые определяют ширину линий, следует разбить на ряд промежуточных классов в соответствии с категориями, указанными в таблице № 6, приведенной в настоящем документе;
- c) при окончательной подготовке карт секретариат ЕЭК ООН будет использовать для обозначения объемов движения только один цвет (красный). Ширина линий, не превышающая 1,4 см, будет приблизительно пропорциональна среднесуточному объему движения за год; для обозначения разных уровней среднего объема движения должны использоваться различные оттенки цвета: более интенсивные – для большего объема движения, а менее интенсивные – для меньшего. Классификация и ширина линий указаны в таблице № 6, приведенной в настоящем документе;

d) автомагистрали и скоростные дороги должны обозначаться тонкой белой линией в центре красной полосы (см. таблицу № 6, приведенную в настоящем документе);

e) номера дорог категории E (E1, E2 и т.д.), помещенные в прямоугольник, должны быть черного цвета, и частота их повторения должна определяться необходимостью четкого обозначения маршрута каждой дороги; если маршруты двух или более дорог совпадают, то номера каждой дороги должны быть указаны в одном прямоугольнике, например E4, E6;

f) номера отобранных пунктов учета также должны быть указаны черным цветом в соответствии с таблицей № 6;

g) карты должны содержать названия крупных городов и населенных пунктов.

39. Поскольку подготовка карт странами, по всей видимости, связана с трудностями и требует значительного времени, в некоторых случаях можно не учитывать требования, предъявляемые к странам в связи с представлением таких подробных карт, о которых говорится в пункте 34:

a) в тех случаях, когда номера пунктов учета и их расположение остались прежними и не произошло изменения типа дорог категории E и их маршрутов, секретариат ЕЭК ООН перенесет те данные о пунктах учета, которые были указаны на карте 2010 года, на карту 2015 года. Ширина линий, отражающих среднесуточный объем движения за год (см. таблицу № 6 в настоящем документе), будет скорректирована секретариатом ЕЭК ООН в соответствии с данными, содержащимися в таблицах 2010 года. В таком случае соответствующей стране нет необходимости составлять отдельную карту при условии, что все необходимые данные о пунктах учета приводятся в таблице № 7, содержащейся в настоящем документе;

b) незначительные изменения в номерах пунктов учета и их расположении могут быть указаны той или иной страной на соответствующей карте, изданной ЕЭК ООН, что избавит страны от необходимости печатать новую карту. В случае изменения типа автомобильных дорог категории E, ввода в эксплуатацию новой дороги категории E или в случае значительного изменения маршрута какой-либо существующей дороги категории E страны должны представить карту (достаточно уже имеющейся отпечатанной карты), на которой подробно отражены произошедшие изменения и точно указаны номера пунктов учета и их расположение;

c) если какая-либо страна ранее не участвовала в обследовании, то она должна представить карту сети дорог категории E с указанием номеров пунктов учета и их расположения, как это предусмотрено в пункте 34. Вместе с тем участвующие страны могут не указывать интенсивность дорожного движения с помощью линий различной ширины, если была надлежащим образом заполнена прилагаемая таблица № 7, приведенная в настоящем документе.

40. По мере возможности данные (и карты) следует передавать в секретариат ЕЭК ООН в электронном формате вместо печатных копий, либо в дополнение к ним.

XI. Таблицы по обследованию движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года

Каждой стране надлежит представить данные за год обследования (2015) в соответствии с нижеследующими таблицами.

Таблица 1

Общая протяженность дорог категории E в разбивке по ширине и числу проезжих частей и полос движения на конец 2010 и 2015 годов (все дороги категории E)

Страна: _____ Единица: км

Дороги категории E		2010 год	2015 год
1. Все дороги категории E			
В том числе стали автомагистралями с 2010 года ¹			
По общему числу полос движения			
Дороги общего типа			
	– с одной полосой		
	– с двумя полосами		
	– с тремя полосами		
	– с четырьмя полосами		
	– с пятью и более полосами		
	– неизвестно		
Скоростные дороги			
	– с одной полосой		
	– с двумя полосами		
	– с тремя полосами		
	– с четырьмя полосами		
	– с пятью и более полосами		
	– неизвестно		
Автомагистрали			
	– с двумя полосами		
	– с тремя полосами		
	– с четырьмя полосами		
	– с пятью полосами		
	– с шестью полосами		
	– с семью и более полосами		
	– неизвестно		

¹ Общая протяженность должна указываться для дорог, которые с 2010 года стали автомагистралями в результате модернизации дороги категории E или изменения классификации дороги категории E.

Используемые условные обозначения:

... Данные отсутствуют

– Нулевая величина

0 Величина не нулевая, но меньше половины используемой единицы измерения

Страна:

Единица: км

Дороги категории Е		Число полос движения	2010 год	2015 год ¹
2. Участки дорог с одной проезжей частью¹				
2.1 По числу полос движения				
	– с одной полосой			
	– с двумя полосами			
	– с тремя полосами			
	– с четырьмя полосами			
	– с пятью и более полосами			
	– неизвестно			
2.2 По ширине проезжей части				
а) Всего по ширине проезжей части до 5,99 м				
	– дороги обычного типа	1		
		2		
б) Всего по ширине проезжей части 6–6,99 м				
	– дороги обычного типа	2		
в) Всего по ширине проезжей части 7–8,99 м				
	– дороги обычного типа	2		
		3		
	– скоростные дороги	2		
	– автомагистрали	2		
д) Всего по ширине проезжей части 9–10,49 м				
	– дороги обычного типа	2		
		3		
	– скоростные дороги	2		
		3		
	– автомагистрали	2		
		3		
е) Всего по ширине проезжей части 10,50–11,99 м				
	– дороги обычного типа	3		
		4		
	– скоростные дороги	2		
		3		
	– автомагистрали	2		
		3		
ф) Всего по ширине проезжей части 12–13,99 м				
	– дороги обычного типа	3		
		4		
	– скоростные дороги	3		
		4		
	– автомагистрали	3		
		4		

Дороги категории Е		Число полос движения	2010 год	2015 год ¹
г) Всего по ширине проезжей части 14 м и более				
– дороги обычного типа		3		
		4		
		5 и >		
– скоростные дороги		4		
		5 и >		
– автомагистрали		4		
		5 и >		

¹ Автомагистрали в отдельных местах могут также временно иметь одну проезжую часть и представлять в этом случае соответствующую часть данного участка.

Страна:

Единица: км

Дороги категории Е		Число полос движения на каждой проезжей части	2010 год	2015 год
3. Участки дорог с двумя проезжими частями, разделенными центральной полосой^{1, 2}				
3.1 По числу полос движения				
– с двумя полосами – с тремя полосами – с четырьмя полосами – с пятью полосами – с шестью полосами – с семью полосами и более – неизвестно				
3.2 По ширине каждой проезжей части				
а) Всего по ширине каждой проезжей части 6–6,99 м				
– дороги обычного типа		2		
б) Всего по ширине каждой проезжей части 7–8,99 м				
– обычные дороги		2		
		3		
– скоростные дороги		2		
– автомагистрали		2		
с) Всего по ширине каждой проезжей части 9–10,49 м				
– дороги обычного типа		2		
		3		
– скоростные дороги		2		
		3		
– автомагистрали		2		
		3		

Дороги категории E		Число полос движения на каждой проезжей части	2010 год	2015 год
d) Всего по ширине каждой проезжей части 10,50–11,99 м				
	– дороги обычного типа	3		
		4		
	– скоростные дороги	2		
		3		
		3		
– автомагистрали	2			
	3			
e) Всего по ширине каждой проезжей части 12–13,99 м				
	– дороги обычного типа	3		
		4		
	– скоростные дороги	3		
		4		
	– автомагистрали	3		
		4		
f) Всего по ширине каждой проезжей части 14 м и более				
	– дороги обычного типа	3		
		4		
		5 и >		
	– скоростные дороги	4		
		5 и >		
	– автомагистрали	4		
5 и >				

¹ Дороги с разным числом полос движения на каждой проезжей части следует классифицировать по наименьшему числу полос движения. Следует указывать протяженность этих участков дорог.

² Для раздела 3 следует указать число полос движения на двух проезжих частях, тогда как в подразделе с классификацией по ширине каждой проезжей части следует указать только число полос движения на одной проезжей части.

Таблица 2

Протяженность участков дорог категории Е по среднесуточному объему движения за год (AADT)**Страна:**

Среднесуточный объем движения за год (AADT)		Протяженность участков дорог (км)	
		2010 год	2015 год
1	До 999		
2	1 000–1 999		
3	2 000–3 999		
4	4 000–5 999		
5	6 000–9 999		
6	10 000–14 999		
7	15 000–19 999		
8	20 000–24 999		
9	25 000–29 999		
10	30 000–39 999		
11	40 000–49 999		
12	50 000–59 999		
13	60 000–79 999		
14	80 000–99 999		
15	100 000–119 999		
16	120 000–149 999		
17	150 000 и более		
18	Неизвестно ¹		
19	Итого		

¹ Участки дорог, на которых учет не проводится (как, например, в населенных пунктах и в пригородных районах), должны включаться в строку "неизвестно" настоящей таблицы. Однако в тех случаях, когда страны организуют учет, охватывающий всю сеть дорог категории Е, включая и эти районы, следует указать итоговый результат этого учета. В обоих случаях итоговые данные таблиц 1 и 2 должны совпадать.

Таблица 4
Распределение движения по категориям механических транспортных средств в 2015 году

Страна:

Категория транспортных средств		усл. обозн.	Дороги категории Е и число соответствующих пунктов учета												
			Все дороги категории Е		Е		Е		Е		Е		Е		
			Все пункты учета ¹		Пункты учета ¹		Пункты учета ¹		Пункты учета ¹		Пункты учета ¹		Пункты учета ¹		
			В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	
1.	Все механические транспортные средства	a													
1.1	Механические транспортные средства малой грузоподъемности (сумма категорий А и В)	a													
		b													
1.11	Категория А	a													
		c													
1.12	Категория В	a													
		c													
1.2	Механические транспортные средства большой грузоподъемности (сумма категорий С и D)	a													
		b													
1.21	Категория С	a													
		d													
1.22	Категория D	a													
		d													

¹ Указывается число пунктов учета. Число пунктов учета, общих для двух или более дорог категории Е, следует указать в соответствующей сноске.

Категории транспортных средств:

- A – *Механические транспортные средства, имеющие не более трех колес* (мотоциклы с коляской или без коляски, включая мотороллеры, и трехколесные мотоциклы).
- B – *Пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности* (автомобили, включая грузопассажирские автофургоны, с количеством мест для сидения не более девяти, включая место водителя, и легкие автофургоны, допустимый максимальный вес которых не превышает 3,5 т). Пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности учитываются независимо от наличия или отсутствия прицепов, включая жилые прицепы и транспортные средства для отдыха.
- C – *Грузовые дорожные транспортные средства* (грузовые автомобили, допустимый максимальный вес которых превышает 3,5 т; грузовые автомобили с одним или несколькими прицепами; тягачи с полуприцепами; тягачи с полуприцепами и одним или несколькими прицепами; тягачи без прицепов или полуприцепов) и специализированные транспортные средства (сельскохозяйственные тракторы, такие специализированные транспортные средства, как самоходные дорожные катки, бульдозеры, автокраны, автоцистерны армейского образца и другие дорожные механические транспортные средства, не указанные в других пунктах).
- D – *Городские автобусы, автобусы дальнего следования и троллейбусы.*

Пояснения к условным обозначениям:

- a – Среднее количество механических транспортных средств в сутки
- b – В процентах к среднему количеству всех механических транспортных средств в сутки
- c – В процентах к среднему количеству механических транспортных средств малой грузоподъемности в сутки
- d – В процентах к среднему количеству механических транспортных средств большой грузоподъемности в сутки

Таблица 4-бис
Распределение движения по категориям механических транспортных средств в 2015 году

Страна:

Категория транспортных средств		усл. обозн.	Дороги категории Е и число соответствующих пунктов учета												
			Все дороги категории Е						Е						
			Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		
			Движение в ночное время ² (транспортное средство/8 час.)		Движение в выходные дни ³ (транспортное средство/24 час.)		Движение в часы пик ⁴ (транспортное средство/час)		Движение в ночное время ² (транспортное средство/8 час.)		Движение в выходные дни ³ (транспортное средство/24 час.)		Движение в часы пик ⁴ (транспортное средство/час)		
В среднем на пункт учета в 2015 году		Изменение по сравнению с 2010 годом (%)		В среднем на пункт учета в 2015 году		Изменение по сравнению с 2010 годом (%)		В среднем на пункт учета в 2015 году		Изменение по сравнению с 2010 годом (%)		В среднем на пункт учета в 2015 году		Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	
1.	Все механические транспортные средства	a													
1.1	Механические транспортные средства малой грузоподъемности (сумма категорий А и В)	a													
		b													
1.11	Категория А	a													
		c													
1.12	Категория В	a													
		c													
1.2	Механические транспортные средства большой грузоподъемности (сумма категорий С и D)	a													
		b													
1.21	Категория С	a													
		d													
1.22	Категория D	a													
		d													

Пояснения к категориям механических транспортных средств и условным обозначениям см. в таблице 4 настоящего документа.

Примечания:

¹ Указывается число пунктов учета. Число пунктов учета, общих для двух или более дорог категории Е, следует указать в соответствующей сноске.

² Движение в ночное время в принципе определяется как среднесуточный объем движения за год (AADT) в период с 22 ч. 00 м. до 6 ч. 00 м.

³ Движение в выходные дни в принципе определяется как среднесуточный объем движения (ADT) в течение приблизительно двухмесячного периода отпусков (в исключительных случаях в течение одного месяца).

⁴ Движение в часы пик в принципе определяется как движение в течение пятидесятого часа максимальной интенсивности движения за год.

Пояснения к условным обозначениям:

a – Среднее количество механических транспортных средств в сутки

b – В процентах к среднему количеству всех механических транспортных средств в сутки

c – В процентах к среднему количеству механических транспортных средств малой грузоподъемности в сутки

d – В процентах к среднему количеству механических транспортных средств большой грузоподъемности в сутки

Таблица 4-бис (продолжение)

Распределение движения по категориям механических транспортных средств в 2010 году

Страна:

Категория транспортных средств		усл. обозн.	Дороги категории Е и число соответствующих пунктов учета											
			Все дороги категории Е						Е					
			Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹		Число пунктов учета ¹	
			Движение в ночное время ² (транспортное средство/8 час.)		Движение в выходные дни ³ (транспортное средство/24 час.)		Движение в часы пик ⁴ (транспортное средство/час)		Движение в ночное время ² (транспортное средство/8 час.)		Движение в выходные дни ³ (транспортное средство/24 час.)		Движение в часы пик ⁴ (транспортное средство/час)	
			В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)	В среднем на пункт учета в 2015 году	Изменение по сравнению с 2010 годом (%)
1.	Все механические транспортные средства	a												
1.1	Механические транспортные средства малой грузоподъемности (сумма категорий А и В)	a												
		b												
1.11	Категория А	a												
		c												
1.12	Категория В	a												
		c												
1.2	Механические транспортные средства большой грузоподъемности (сумма категорий С и D)	a												
		b												
1.21	Категория С	a												
		d												
1.22	Категория D	a												
		d												

Пояснения к категориям механических транспортных средств и условным обозначениям см. в таблице 4 настоящего документа.

Примечания:

¹ Указывается число пунктов учета. Число пунктов учета, общих для двух или более дорог категории Е, следует указать в соответствующей сноске.

² Движение в ночное время в принципе определяется как среднесуточный объем движения за год (AADT) в период с 22 ч. 00 м. до 6 ч. 00 м.

³ Движение в выходные дни в принципе определяется как среднесуточный объем движения (ADT) в течение приблизительно двухмесячного периода отпусков (в исключительных случаях в течение одного месяца).

⁴ Движение в часы пик в принципе определяется как движение в течение пятидесятого часа максимальной интенсивности движения за год.

Пояснения к условным обозначениям:

a – Среднее количество механических транспортных средств в сутки
b – В процентах к среднему количеству всех механических транспортных средств в сутки

c – В процентах к среднему количеству механических транспортных средств малой грузоподъемности в сутки

d – В процентах к среднему количеству механических транспортных средств большой грузоподъемности транспортных средств малой грузоподъемности в сутки

Таблица 5
Протяженность и характер использования дорог^{1,2}

Страна:

		Год	Протяженность (км)	Всего	Транспортное средство-км (млн. в год)			
					в том числе ³ :			
					Транспортные средства категории А	Транспортные средства категории В	Транспортные средства категории С	Транспортные средства категории D
1.	Общая протяженность	2010						
		2015						
По типу дороги								
1.1	Все дороги категории E	2010						
		2015						
1.11	– Автомагистрали	2010						
		2015						
1.12	– Скоростные дороги	2010						
		2015						
1.13	– Прочие дороги категории E	2010						
		2015						
1.2	Все дороги, не относящиеся к категории E	2010						
		2015						
1.21	– Автомагистрали	2010						
		2015						
1.22	– Скоростные дороги	2010						
		2015						
1.23	– Прочие дороги, не относящиеся к категории E*	2010						
		2015						

¹ Данные по строкам 1 и 1.1 должны основываться на результатах обследований движения по автомобильным дорогам категории E 2010/2015 годов, а данные по строкам 1.2, 1.21, 1.22 и 1.23 могут определяться на основе оценок.

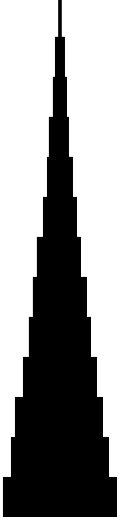


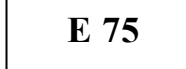

² Метод, применяемый для расчета показателя транспортное средство-км, следует описать в примечании.

³ Пояснения к категориям автотранспортных средств А-D см. в таблице 4 настоящего документа.

* Каждая страна должна указать, какую сеть (например, коммунальную, региональную, национальную) она использовала.

Таблица 6

Обозначения, которые следует использовать при представлении результатов обследования движения по автомобильным дорогам категории E 2015 года, и данные о пунктах учета, которые должны быть приведены на картах

Механические транспортные средства			Обозначения
Категории A)–D) в сутки	Цвет	Ширина в мм	
до 999	Красный	0,5	
1 000–1 999	"	1	
2 000–5 999	"	1,5	
6 000–9999	"	2,5	
10 000–14 999	"	3,5	
15 000–24 999	"	4,5	
25 000–39 999	"	6	
40 000–59 999	"	7,5	
60 000–79 999	"	9	
80 000–99 999	"	10,5	
100 000–119 999	"	12	
120 000–149 999	"	14	
150 000 и более	"	16	
<p>Дороги, отнесенные к автомагистралям и скоростным дорогам, следует обозначать красным цветом, причем общая ширина полосы должна соответствовать интенсивности движения; по возможности, следует указывать процентную долю механических транспортных средств большой грузоподъемности в общем объеме механических транспортных средств.</p>			
<p>Неполные данные или отсутствие данных</p>			
<p>НОМЕР ДОРОГИ КАТЕГОРИИ E</p>			
<p>ПУНКТЫ УЧЕТА</p>			

ХII. Определения

Приведенные ниже определения взяты из Глоссария по статистике транспорта (четвертое издание, 2009 год, ЕЭК ООН – Международный транспортный форум – Евростат) www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_glossary.html.

В.1-01 Дорога

Линия сообщения (проезжий путь), открытая для общего пользования, предназначенная в основном для дорожных транспортных средств, имеющая твердое покрытие, за исключением железных дорог и взлетно-посадочных полос.

Включаются мощные дороги и другие дороги с твердым покрытием, например дороги с гравийным покрытием. К дорогам также относятся улицы, мосты, туннели, несущие конструкции, пересечения дорог, перекрестки и развязки.

Включаются также платные дороги. Исключаются специальные велосипедные дорожки.

В.1-05 Категория дороги

Дороги классифицируются по трем сопоставимым на международной основе типам:

- a) автомагистраль;
- b) дорога в пределах населенного пункта;
- c) другие дороги (вне населенных пунктов).

В.1.06 Автомагистраль/скоростная автомагистраль

Дорога, специально построенная и предназначенная для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая:

- a) за исключением отдельных мест или временных ограничений, имеет для движения в двух направлениях отдельные проезжие части, отделенные друг от друга либо разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
- b) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- c) специально обозначена знаками в качестве автомагистрали и предназначена исключительно для конкретных категорий дорожных механических транспортных средств.

Полосы для въезда на автомагистраль и выезда с автомагистрали включаются независимо от места нахождения дорожного знака. Включаются также городские автомагистрали.

В.І.07 Скоростная дорога

Дорога, специально построенная для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и:

- a) проезжие части которой для движения в двух направлениях, как правило, не разделяются;
- b) въезд на которую возможен лишь с развязок или контролируемых пересечений;
- c) которая специально обозначена знаками в качестве скоростной дороги и предназначена исключительно для конкретных категорий дорожных механических транспортных средств;
- d) на которой запрещаются остановка и стоянка на проезжей части.

Полосы для въезда и выезда включаются независимо от места нахождения дорожного знака. Включаются также городские скоростные дороги.

В.І.08 Дорога в пределах населенного пункта: городская дорога

Дорога в пределах границ населенного пункта, обозначенная на въездах и выездах знаками в качестве таковой.

Максимальная скорость на дорогах в пределах населенных пунктов зачастую составляет приблизительно 50 км/ч.

Исключаются автомагистрали, скоростные дороги и другие дороги с более высокой скоростью движения, проходящие через населенные пункты, если они не обозначаются знаками в качестве дорог в пределах населенного пункта. Улицы включаются.

В.І.09 Дорога вне населенного пункта

Дорога вне границ населенного пункта, обозначенная на въездах и выездах знаками в качестве таковой.

В.І.10 Дорога категории E

Международная сеть дорог категории E представляет собой систему основных дорог, указанных в Европейском соглашении о международных автомагистралях, Женева, 15 ноября 1975 года, и поправках к нему.

Основные дороги и промежуточные дороги (дороги класса A) имеют двузначные номера; ответвления и соединительные дороги (дороги класса B) имеют трехзначные номера.

В.І.11 Проезжая часть

Часть дороги, предназначенная для движения дорожных механических транспортных средств; части дороги, которые образуют обочину с более низким или более высоким слоем дорожного покрытия, не являются проезжей частью; то же относится и к частям дороги, предназначенным для движения несамоходных дорожных транспортных средств или для стоянки транспортных средств,

даже если в случае опасности они могут иногда использоваться для проезда механических транспортных средств. Ширина проезжей части измеряется перпендикулярно оси дороги.

В.І.12 Полоса движения

Одна из продольных полос, на которые разделяется проезжая часть, независимо от наличия продольной дорожной разметки, и которая является достаточно широкой для движения в одну линию механических транспортных средств, за исключением мотоциклов.

В.І-17 Длина дороги

Длина дороги – это расстояние между ее начальной и конечной точками.

Если полоса движения в одном направлении длиннее полосы движения в другом направлении, то длина дороги рассчитывается как сумма половины длины полос движения в каждом направлении от точки первого въезда на дорогу до точки последнего выезда с дороги.

В.І-18 Городская зона

Зона, находящаяся в пределах административной границы или административных границ городского центра (населенного пункта).

Городские зоны могут классифицироваться по размеру в зависимости от числа жителей:

- a) от 10 000 до 49 999 человек – малые;*
- b) от 5 000 до 249 000 человек – средние;*
- c) 25 000 человек или более – крупные.*

К городским зонам могут относиться территориальные подразделения с бо льшим числом жителей, большинство которых, но не обязательно все, проживают в населенных пунктах. Населенные пункты, определенные в разделе В.І-05, могут включать деревни и городские поселения в сельских районах.

В.ІІ.А-14 Автобус дальнего следования, микроавтобус дальнего следования, городской автобус или городской микроавтобус

Пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее более девяти сидячих мест (включая место водителя).

Включаются городские микроавтобусы и микроавтобусы дальнего следования для перевозки пассажиров, имеющие более девяти сидячих мест (включая место водителя).

В.П.А-15 Городской автобус

Пассажи́рское доро́жное механи́ческое транспортное средство, предназна́ченное для перевозки более 24 человек (включая водителя) и предусматривающее возможность перевозки как сидящих, так и стоящих пассажиров.

Транспортные средства могут быть оборудованы площадками для стоящих пассажиров, с тем чтобы ускорить посадку/высадку пассажиров, либо предусматривать возможность перевозки стоящих пассажиров в проходе.

В.П.А-16 Автобус дальнего следования

Пассажи́рское доро́жное механи́ческое транспортное средство для перевозки пассажиров, имеющее более 24 сидячих мест (включая место водителя) и предназначенное исключительно для перевозки сидящих пассажиров.

В.П.А-17 Городской микроавтобус/микроавтобус дальнего следования

Пассажи́рское доро́жное механи́ческое транспортное средство, предназна́ченное для перевозки 10–23 сидящих или стоящих пассажиров (включая водителя).

Транспортные средства могут быть оборудованы исключительно для перевозки сидящих пассажиров либо для перевозки как сидящих, так и стоящих пассажиров.

В.П.А-21 Грузовое дорожное транспортное средство

Доро́жное транспортное средство, предназна́ченное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

К ним относятся:

a) легкие грузовые дорожные транспортные средства, масса брутто которых не превышает 3 500 кг, предназначенные исключительно или преимущественно для перевозки грузов, например небольшие фургоны и пикапы;

b) тяжелые грузовые дорожные транспортные средства, масса брутто которых превышает 3 500 кг, предназначенные исключительно или преимущественно для перевозки грузов;

c) дорожные тягачи;

d) сельскохозяйственные тракторы, которым разрешено пользоваться дорогами, открытыми для общего пользования.

В.П.А-22 Легкое грузовое дорожное транспортное средство

Грузовое доро́жное транспортное средство, масса брутто которого не превышает 3 500 кг, предназна́ченное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

Включаются небольшие фургоны, предназначенные и используемые преимущественно для перевозки грузов, пикапы и небольшие грузовые автомобили, масса брутто которых не превышает 3 500 кг.

В.П.А-23 Тяжелое грузовое дорожное транспортное средство

Грузовое дорожное транспортное средство, масса брутто которого превышает 3 500 кг, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

В.IV-07 Транспортное средство-километр

Единица измерения, соответствующая передвижению дорожного механического транспортного средства на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние фактического пробега. Включается передвижение порожних дорожных механических транспортных средств. Транспортные единицы, состоящие из тягача и полуприцепа или из грузового автомобиля и прицепа, учитываются в качестве одного транспортного средства.

В.IV-11 Среднесуточный объем движения за год

Среднесуточный объем движения транспортных средств мимо конкретной точки учета на дорожной сети.

Подсчет может производиться механически или автоматически, непрерывно или в определенные периоды времени.
