



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.6/AC.2/2003/1  
13 May 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

Специальное совещание по обследованию  
дорожного движения 2005 года,  
29-30 сентября 2003 года, пункт 4 повестки дня

**ПРОЕКТ РЕКОМЕНДАЦИЙ ДЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВ ПО СОВМЕСТНОМУ  
ОБСЛЕДОВАНИЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПОДГОТОВКЕ ПЕРЕЧНЯ  
СТАНДАРТОВ И ПАРАМЕТРОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМАГИСТРАЛЯХ В ЕВРОПЕ В 2005 ГОДУ  
(СОВМЕСТНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ И СОСТАВЛЕНИЕ ПЕРЕЧНЯ 2005 ГОДА)<sup>1</sup>**

а) ОХВАТ ОБСЛЕДОВАНИЯ

1. В целях совместного обследования и составления перечня 2005 года под рассматриваемой сетью дорог категории Е подразумевается сеть дорог, соответствующая описанию, приведенному в приложении I к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года и в поправках 1-8 к этому Соглашению (ECE/TRANS/16/Amend.1-8), а также в любой другой поправке, которая вступит в силу до

---

<sup>1</sup> Примечание: Содержащийся в настоящем документе проект рекомендаций по совместному обследованию дорожного движения и подготовке перечня 2005 года основан на документах TRANS/WP.6/AC.2/14/Add.1 и Corr.1 и Corr.2, которые были согласованы на Специальном совещании по обследованию дорожного движения (29 и 30 октября 1998 года) (TRANS/WP.6/AC.2/14, пункт 11) с целью совместного проведения обследования и подготовки перечня 2000 года.

2005 года. В том случае, если какая-либо дорога категории E закрыта для движения (либо в связи с ремонтными работами, либо в связи с тем, что она еще не построена, либо по другим причинам), обследование, по возможности, проводится на той дороге или дорогах, которые используются для движения транспортных средств, которые в противном случае использовали бы вышеупомянутую дорогу категории E.

б) ЦЕЛЬ ОБСЛЕДОВАНИЯ

2. 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 дорогам категории E, проводимое под эгидой ЕЭК ООН, представляет собой единственный имеющийся в настоящее время международный механизм, позволяющий получить сопоставимые данные о транспортных потоках по основным европейским дорогам на общеевропейском уровне. Ввиду того, что обследование движения по 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 на дорогах категории E.

3. В рамках обследования дорожного движения по дорогам категории E следует предпринимать все возможные усилия для получения максимально сопоставимых на международном уровне данных, соответствующих новым требованиям в отношении данных и изменениям в структуре дорожного движения. В этой связи необходимо предпринимать постоянные усилия для обеспечения того, чтобы охват и качество данных обследования на дорогах категории E соответствовали требованиям потребителей этих данных.

4. Обследование движения на дорогах 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.1-8).

5. В частности, данные, полученные в ходе обследования, будут использованы для подготовки подробных данных о движении по сети дорог категории E, которые будут содействовать развитию пассажирских и грузовых перевозок между европейскими странами.

6. Информация о степени использования различными видами транспортных средств разных участков дорог категории E позволит улучшить использование земель и добиться более полного охвата дорожного движения в процессе планирования конкретной страны, а также на международном уровне, что позволит разработать соответствующие программы технического обслуживания, обновления и модернизации дорог. Такая информация будет также способствовать решению проблем, связанных с заторами дорожного движения, и содействовать изучению вопросов охраны окружающей среды, безопасности дорожного движения и потребления энергии.

7. Дополнительной целью обследования движения на дорогах категории E является определение характеристик использования данной дорожной сети, выраженных главным образом в показателе транспортное средство-километры, различными категориями учитываемых транспортных средств.

8. В этой связи еще одной целью обследования на дорогах категории E является учет объема движения на этих дорогах в ночное время, в выходные дни и в часы пик. Эти явления приобретают все большее значение, поэтому требуется больше информации об этих видах движения, несмотря на трудности получения такой информации.

с) МАСШТАБЫ ОБСЛЕДОВАНИЯ<sup>2</sup>

9. Дороги категории E, составляющие сравнительно ограниченную часть сети дорог какой-либо страны, представляют особый интерес с точки зрения объема движения по этим дорогам по сравнению с объемом движения на всей сети дорог.

10. Для такого сравнения показатель транспортное средство-километры является наиболее важной статистической величиной для выражения объема движения и его изменения в какой-либо стране. Данные по показателю транспортное средство-километры также необходимы для расчетов, связанных с дорожно-транспортными происшествиями и потреблением энергии.

11. Таким образом, данные по всей сети автомобильных дорог категории E и всем другим дорогам национальной дорожной сети в целом рекомендуется представлять в показателе транспортное средство-километры.

---

<sup>2</sup> Таблицы будут добавлены при рассылке вопросников.

d) СОПОСТАВИМОСТЬ С РЕЗУЛЬТАТАМИ ОБСЛЕДОВАНИЯ 2000 ГОДА

12. Правительствам следует принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы результаты совместного обследования и подготовки перечня 2005 года были по возможности сопоставимы с результатами обследования 2000 года<sup>3</sup>.

e) КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПОДЛЕЖАЩИХ УЧЕТУ

13. 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 9, 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 и одним или несколькими прицепами; тягачи с одним или несколькими прицепами) и Специализированные транспортные средства (сельскохозяйственные тракторы, специализированные транспортные средства, такие, как самоходные дорожные катки, бульдозеры, автокраны, автоцистерны армейского образца и другие дорожные механические транспортные средства, не указанные в других пунктах);

---

<sup>3</sup> В странах, где в 2000 году не проводилось обследование движения по дорогам категории Е, результаты совместного обследования и составления перечня в 2005 году должны быть в максимально возможной степени сопоставимы с результатами обследования в наиболее близком к 2000 году. Считается, что страны, не проводившие полного обследования в 2000 году, но тем не менее представившие данные за этот год, провели обследование в 2000 году.

**Категория D:** Городские автобусы, автобусы дальнего следования и троллейбусы.

14. 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".

15. При возникновении сомнения 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 возникновения сомнения относительно того, следует ли транспортное средство отнести к категории В или D.

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

17. Те страны, которые разрабатывают автоматические системы подсчета, могут приводить результаты в соответствие с классификацией категорий транспортных средств с учетом своих технических возможностей. В этих упрощенных данных должно проводиться по меньшей мере различие 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.

18. Ввиду того, что движение велосипедов с подвесным двигателем или без него запрещается на большей части европейских автомагистралей, составляющих в большинстве европейских стран значительную часть системы дорог категории E, эти типы транспортных средств более не приводятся в новой рекомендуемой классификационной системе. Тем не менее странам, в которых объем движения этих типов транспортных средств значителен, рекомендуется собирать и передавать эту информацию для опубликования в рамках совместного обследования и составления перечня 2005 года. Это относится также к гужевым повозкам.

f) ВЕЛИЧИНЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ РАСЧЕТУ<sup>4</sup>

19. Для каждой дороги категории E в стране рекомендуется рассчитывать среднесуточный объем движения за год (AADT) для движения в ночное время, для движения в выходные дни и для движения в часы пик. Движение в ночное время определяется в принципе как AADT в период между 22 час. 00 мин. и 6 час. 00 мин.; движение в выходные дни определяется в качестве среднесуточного объема движения (ADT) в течение приблизительно двухмесячного периода отпусков (в исключительных случаях в течение одного месяца), когда объемы дорожного движения являются самыми высокими. Движение в часы пик определяется в принципе как движение в течение пятидесятого часа максимальной интенсивности движения.

20. В каждой стране для сети дорог категории E в целом должен рассчитываться показатель транспортное средство-километры за год обследования и по различным категориям транспортных средств.

21. Ввиду того, что в различных странах используются совершенно разные методы обследования дорожного движения, нет необходимости в разработке единообразной стандартной системы проведения всех учетов. Тем не менее используется несколько основополагающих принципов.

22. Необходимо, чтобы сеть дорог категории E была разделена на дорожные участки. Участок должен выбираться 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.

23. На каждом участке необходимо подсчитывать среднесуточный объем движения (AADT) за 2005 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

---

<sup>4</sup> При расчете показателей и определении процедур учета необходимо обеспечить, чтобы полученные результаты носили репрезентативный характер для среднесуточного объема движения за год (AADT).

- с) сочетание вышеуказанных методов регистрации. Методы осуществления выборки можно включить в системы постоянного учета с использованием так называемых "относительных оценок".

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

24. Данные о дорожном движении должны представляться за 2005 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 статистическим методом на 2000 год. 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.

25. Для определения AADT по каждой дороге категории E в целом сумму показателей транспортное средство-километры для всех участков этой дороги категории E следует разделить на ее протяженность.

26. Необходимо, чтобы в отношении классификации транспортных средств организация процедуры учета предусматривала следующее:

- a) возможность полной классификации для всей автодорожной сети;
- b) возможность полной или частичной классификации для каждой дороги категории E;
- c) возможность полной или частичной классификации для каждого дорожного участка.

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

## g) ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОРОГ КАТЕГОРИИ E

27. Информация об объеме и распределении движения по дорогам категории E будет иметь бóльшую ценность, если будет получена информация о характеристиках таких дорог. Поэтому правительствам предлагается представлять информацию о движении по дорогам вместе с информацией о параметрах дорожной инфраструктуры категории E (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).

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

a) дороги с одной проезжей частью<sup>5</sup>:

<u>ширина проезжей части</u>	<u>число полос движения</u>
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 полос
v) 10,50-11,99 м	v) пять или более полос
vi) 12-13,99 м	
vii) 14 м или шире	

b) дороги с двумя проезжими частями, разделенные центральной полосой:

<u>ширина каждой проезжей части</u>	<u>число полос движения на каждой проезжей части</u>
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	

<sup>5</sup> См. определение терминов ниже.



Автомагистрали<sup>6</sup> представляют собой, как правило, подразделение категории b) в пункте 28, но могут также в отдельных местах или временно иметь одну проезжую часть и в этом случае представлять собой подразделение категории a).

29. Скоростные дороги определяются в Соглашении СМА как "...дорога (дороги), которая предназначена (которые 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).

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

31. В соответствии с пунктом 27 выше информацию рекомендуется представлять по следующим вопросам: а) расчетные скорости движения по дорогам категории E; б) средняя ширина полос движения, разделительных полос и полос аварийной остановки; и с) применение дорожных знаков для дорог категории E.

#### h) СБОР И ПУБЛИКАЦИЯ ДАННЫХ О СОВМЕСТНОМ ОБСЛЕДОВАНИИ И ПЕРЕЧНЕ 2005 ГОДА

32. Правительствам рекомендуется представить в секретариат ЕЭК ООН доклад о проведенном в их странах обследовании. Поскольку полезность публикации результатов обследования в значительной степени зависит от их своевременности, желательно, чтобы правительства попытались, по возможности, представить данные (включая в случае необходимости карту) до 1 ноября 2006 года<sup>7</sup>. Этот доклад должен включать:

а) данные, касающиеся характеристик дорог E, в соответствии с таблицами № 1 и 2 приложения;

б) данные о количестве и характере пунктов учета в соответствии с таблицей № 3 приложения;

---

<sup>6</sup> См. определение терминов ниже.

<sup>7</sup> На это обращается особое внимание правительств с учетом значительных задержек, которые зачастую имели место в связи с предыдущими обследованиями.

с) данные, касающиеся всей сети дорог категории Е, вместе взятых, и каждой дороги категории Е в отдельности, в соответствии с таблицей № 4 приложения;

d) данные, касающиеся каждой дороги категории Е, в соответствии с таблицей № 4-бис приложения;

e) данные, касающиеся протяженности и характера использования всех дорог категории Е, автомагистралей, скоростных дорог, а также всех других дорог и их общей протяженности, в соответствии с таблицей № 5 приложения;

f) краткое описание организации учета и использованных методов выборки, включая метод, использованный для оценки показателя транспортное средство-километры для всей сети дорог;

g) карту (или карты) с указанием данных, полученных в результате обследования 2005 года. На карте (или картах) должно быть указано достаточное количество отобранных пунктов учета, чтобы можно было выявить значительные колебания в распределении движения по различным категориям выделяемых объемов движения. Особенно важно, чтобы пункты учета и их идентификационные номера, приведенные на картах, также были указаны в таблице № 7, хотя в таблице может содержаться больше пунктов учета, чем на картах. Секретариат может подготовить сводные карты на общеевропейской основе только в том случае, если пункты учета, показанные на картах, приводятся в таблице № 7.

33. 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 издании Организации Объединенных Наций "Обследование дорожного движения по международным автомагистралям (2000 год)", с использованием контуров только черного цвета (сплошной или прерывистой заливки) в соответствии с масштабом, указанным в таблице № 6 приложения;

b) среднесуточные объемы движения за год, которые определяют ширину линий, следует разбить на ряд промежуточных классов в соответствии с категориями, указанными в таблице № 6 приложения;

с) 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; и 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 приложения;

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

e) номера дорог категории E (E1, E2 и т.д.), помещенные в прямоугольник, должны быть черного цвета, и частота их повторения должна определяться необходимостью ясного 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 должны быть указаны черным цветом в соответствии с таблицей № 6;

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

34. Поскольку подготовка карт странами, по всей видимости, связана с трудностями и требует много времени, в некоторых случаях можно не учитывать требования, предъявляемые к странам в связи с представлением таких подробных карт, о которых говорится в пункте 33:

a) в тех случаях, когда номера учетных пунктов и их расположение остались прежними и когда не произошло изменения типа дорог категории E и их маршрутов, секретариат ЕЭК ООН перенесет те данные о пунктах учета, которые были указаны на карте 2000 года, на карту 2005 года. Ширина линий, представляющих среднесуточный объем движения за год (см. таблицу № 6 приложения), будет скорректирована секретариатом ЕЭК ООН в соответствии с данными, содержащимися в таблицах 2000 года. В таком случае соответствующей стране нет необходимости составлять отдельную карту при условии, что все необходимые данные о пунктах учета приводятся в таблице № 7 приложения;

b) незначительные изменения в номерах пунктов учета и их расположении могут быть указаны той или иной страной на соответствующей карте, изданной ЕЭК ООН, что освободит страны от необходимости печатать новую карту. В случае изменения типа 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 представить имеющуюся отпечатанную карту), на которой подробно отражены произошедшие изменения и точно указаны номера пунктов учета и их расположение;

с) 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 32. Вместе с тем участвующие страны могут не указывать интенсивность дорожного движения с помощью линий различной ширины, если была надлежащим образом заполнена прилагаемая таблица № 7.

35. По мере возможности данные (и карты) следует передавать в секретариат ЕЭК ООН в электронном формате вместо печатной копии или в дополнение к ней.

---

## Определения терминов<sup>8</sup>

### **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 самоходных дорожных транспортных средств или для стоянки транспортных средств, даже если в случае опасности эти дороги могут иногда использоваться для проезда механических транспортных средств. Ширина проезжей части измеряется перпендикулярно оси дороги.

### **Скоростная дорога**

Дорога, предназначенная для автомобильного движения, въезд на которую возможен только через развязки или на регулируемых перекрестках и на которой, в частности, остановка и стоянка на проезжей части запрещены.

### **Полоса движения**

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

### **Автомагистраль**

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

- а) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения или, в исключительных случаях, другими средствами;

---

<sup>8</sup> Указанные выше определения взяты из Глоссария по статистике транспорта (третье издание, 2003 год, ЕЭК ООН - ЕКМТ - Евростат, TRANS/WP.6/2003/6), за исключением определения "скоростная дорога", которое взято из Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА, 1970 год) (ECE/TRANS/16).

- b) не имеет пересечения на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- c) специально обозначена в качестве автомагистрали и предназначена для использования конкретных категорий дорожных механических транспортных средств.

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

---