

ДРЖАВЕН ЗАВОД ЗА СТАТИСТИКА

# **БРОЕЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА, 2010**

*- Методолошко упатство -*

**Скопје, јули 2010**



## ПРЕДГОВОР

Сообраќајот има посебно значење во економијата на земјата. Покрај редовните истражувања за сообраќајот, Државниот завод за статистика учествува и во подготовките на пописите на сообраќајот заедно со Агенцијата за државни патишта, Министерството за транспорт и врски и ЈП Македонија пат што се спроведуваат во согласност со Препораките на Комитетот за внатрешен сообраќај на Економската комисија на Обединетите нации во Женева, а во врска со спроведувањето на Меѓународниот договор за **Е** патната мрежа.

Првиот Попис на сообраќајот се спроведе во 1995 година. Спроведувањето на Пописот на сообраќајот, кај нас познато како *броење* на сообраќајот, е позитивно искуство како за Државниот завод за статистика, така и за со Агенцијата за државни патишта и ЈП Македонија пат кои непосредно се задолжени за спроведување на овој Попис бидејќи со него се усогласуваат првенствено дефинициите за патната мрежа, категоријата на возилата и начинот на пресметка на податоците за густината на сообраќајот.

За Државниот завод за статистика овие податоци се дополнителен извор за споредба на податоците од постоечките статистички истражувања за поминатите километри и пренесениот товар во патниот сообраќај по дестинации. Исто така, овие податоци се извор за споредливост на фреквенцијата на сообраќајот со соседните земји.

Податоците од Пописот се објавуваат во меѓународниот Билтен на Обединетите нации и се користат од страна на меѓународните институции како официјални податоци за земјата, за оптовареноста на патиштата и друго. Сè повеќе овие податоци се користат како индикатори за загадувањето на човековата околина.

Со спроведувањето на Пописот во 2010 година се обезбедува споредливост на податоците од 2005 година, а се обезбедуваат и податоци за состојбата на патната мрежа.

Се надеваме дека со ова Упатство се хармонизираат и методите за пресметка на релевантните податоци и за потребите на редовните броења на сообраќајот што се спроведуваат редовно годишно во земјата, а на стручната јавност и се дава можност за евентуални сугестии за нивно подобрување.

Истражувањето Попис на сообраќајот е предвидено во согласност со Програмата за статистички истражувања 2008-2012 бр.19-31/1 ("Службен весник на Република Македонија" бр.11/08), а Владата на Република Македонија за спроведувањето на Пописот ја донесе Одлуката бр. 51-2424/1 ("Службен весник на Република Македонија", бр. 88/2010).

**Директор**

**м-р Благица Новковска**

## СОДРЖИНА

<b>Предговор.....</b>	<b>3</b>
Броење на сообраќајот на патиштата .....	5
Попис на сообраќајот на меѓународните Е патишта.....	23
Патна мрежа на Е патишта во картата на Република Македонија .....	25
Опис на бројчките места на Е патната мрежа во Република Македонија .....	27
Попис на патниот сообраќај на Е патиштата.....	33
Табели за Е патишта во Република Македонија .....	39

# **БРОЕЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА**

## **1. ЦЕЛ И ПРЕДМЕТ НА БРОЕЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ**

Целта на броењето на сообраќајот на патиштата во земјата е собирање на податоци што ќе служат за следење на состојбата на патиштата, планирање на изградбата и одржување на патната мрежа со цел за безбедно одвивање на сообраќајот.

Податоците за структурата на возилата ќе овозможат да се согледа оптовареноста на одделни делници на патната мрежа и тесните грла на одредени патни правци.

Податоците за густината на прометот на возилата ќе обезбедат можност за согледување на потребата од изградба на другата патна инфраструктура како што се: бензиски пумпи, паркиралишта, инсталации и др.

Обезбедувајќи податоци за прометот на моторни возила се добива можност да се преземаат мерки за обезбедување на заштита на човековата околина и за следење на потрошувачката на гориво во земјата.

Со спроведувањето на истражувањето за броењето на сообраќајот на патиштата ќе се обезбедат податоци што ќе служат за меѓународна споредба со другите земји.

## **2. ВРЕМЕ НА СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО**

Броењето на сообраќајот на патиштата се спроведува секоја година континуирано , а според предвидениот календар за броење.

Секоја петта година на меѓународните патишта се спроведува броење на сообраќајот во согласност со препораките на Комитетот за внатрешен транспорт на Економската комисија на Европа.

## **3. ОРГАНИЗАЦИЈА НА БРОЕЊЕТО НА СООБРАЌАЈОТ**

Броењето на сообраќајот се врши на сите категории на патишта, на определен број бројачки места.

Броењето се реализира рачно и со помош на автоматски бројачи.

Бројот на бројачките места треба да е одраз на фреквенцијата на сообраќајот на одреден пат и да се задоволи можноста за **следење** на прометот на повеќе категории на возила.

## **4. ИЗБОР НА БРОЈАЧКИТЕ МЕСТА**

Бројачките места се поставуваат на делниците на патиштата во зависност од:

а) положбата на патот во однос на другите патишта што се поврзуваат со односниот пат (број на раскрсници) и др.;

б) од очекуваната густина на сообраќајот на патот и тоа со можност да се откријат попрецизно варијациите на сообраќајот на одредени делници според интензитетот на сообраќајот;

в) од распоредот на населените места лоцирани во близина на патот.

Според просечната годишна-дневна густина на сообраќајот, бројачките места треба да се постават во согласност со следните интервали на моторни возила:

500 - 999  
1000 - 1999  
2000 - 5999  
6000 - 9999  
10000-14999  
15000-24999  
25000-39999  
40000-59999  
60000 и повеќе

Со ова се обезбедува таков распоред на бројачките места што ќе придонесе за попрецизно разликување на делниците на патиштата според наведената густина.

Заради споредливост на податоците со претходните пописи, а под услов да нема значајни промени на патот (да не е изграден нов пат или да е отворен нов правец на патот), се препорачува да се задржува истиот распоред на бројачките места за повеќе години.

### **Каде не треба да се поставуваат бројачки места**

- а) На раскрсници, за да се избегне броењето на два патни правца;
- б) Во населените места за да се избегне броење на возилата што не одат надвор од населеното место;
- в) На улиците во градските населби, за да се избегне броењето на чисто градскиот сообраќај;
- г) На мостовите, за сообраќајот на мостот да не се изедначи со сообраќајот на делниците.

## **5. КАЛЕНДАР НА БРОЕЊЕ**

Броењето на сообраќајот на патиштата се врши вкупно 20 пати и тоа 14 пати преку ден, од 06 до 22,00 часот и шест дена ноќе од 22,00 до 06,00 часот наутро. Тоа е во духот на таканаречената Женевска формула според која се пресметуваат дневните, сезонските и годишните просеци. Таа е задолжителна за земјите со поголема фреквенција на сообраќајот. (Секоја земја формулата може да ја рационализира и да ја примени за свои потреби).

## РАСПОРЕД

**на денови за рачно броење на сообраќајот на магистралните и регионалните патишта во Република Македонија во текот на 2010**

Дневно броење				Ноќно броење			
шифра	дата	ден	час	шифра	дата	ден	час
I. Денови за броење на сообраќајот на бројачки места со <b>5-дневно</b> броење на сообраќајот							
Ц	17 март	среда	06-22 часот	-	-	-	-
Д	16 април	петок	06-22 часот	НД	16/17 април	петок/сабота	22-06 часот
Г	22 јуни	вторник	06-22 часот	НБ	22/23 јуни	вторник/среда	22-06 часот
И	13 август	петок	06-22 часот	НИ	13/14 август	петок/сабота	22-06 часот
М	28 октомври	четврток	06-22 часот	-	-	-	-
II. Бројачки места каде што се врши броење <b>само еден ден</b> во годината:							
Г	24 јуни	вторник	06-22 часот	НБ	22/23 јуни	вторник/среда	22-06 часот

За обележување на деновите се користат ознаки што се во согласност со препораките на Комитетот за внатрешен транспорт (**кирилични ознаки**).

## **6. НАЧИН НА БРОЕЊЕ**

Броењето на сообраќајот ќе се врши рачно и со помош на автоматски бројачи.

На местата каде што се врши броење со автоматски бројачи ќе се спроведе и рачно броење во деновите предвидени со календарот.

Автоматското броење ќе се спроведе со идентификација по пат на детекција на возилата и медиумска интерпретација на записот. Тоа е случај кога не се бројат одделно домашните и странските возила.

Рачното броење на сообраќајот ќе се врши на обрасците БСП-1 и БСП-2 (доколку се врши одделно броење на странските возила).

Сите податоци и пресметани големини се внесуваат во прегледите (табели 1-8). Исто така, во табелите се внесуваат и податоците за патиштата и тоа:

Табела 1 - Должина на патиштата според широчината на лентите и бројот на лентите

Табела 2 - Должина на секциите на патиштата класирани според волуменот на просечниот годишен промет

Табела 3 - Должина на секоја секција од **Е** патната мрежа, вид и број на бројачки места

Табела 4 - Дистрибуција на моторниот сообраќај по категорија на возила

Табела 5 - Должина и сообраќај по категории на возила

Табела 6 - Графичка презентација на сообраќајот

Табела 7 - Густина на сообраќајот по бројачки места

Табела 8 - Статус на патоказите, 31 декември 2010 година

### **Броење на сообраќајот на меѓународните **Е** патишта**

Броењето на сообраќајот на меѓународните **Е** патишта се спроведува секоја петта година како меѓународна обврска, а во согласност со препораките на Меѓународниот комитет за внатрешен транспорт на Европската економска комисија.

Во принцип, препораките за броењето на сообраќајот на меѓународните **Е** патишта се применуваат и за броење на сообраќајот на вкупната патна мрежа во земјата. Тие опфаќаат исти дефиниции на типовите на возила и стандарди за патиштата, ист временски период за броењето (календар), како и идентична програма за обработка на податоците.

Обврска е пред Комитетот за внатрешен транспорт на Европската Комисија да се достават табелираните податоци за Пописот на сообраќајот.

## **7. КАТЕГОРИИ НА ВОЗИЛА ШТО ЌЕ СЕ БРОЈАТ ВО СООБРАЌАЈОТ**

Во ова истражување ќе се опфатат сите возила без оглед дали се регистрирани во земјата или во странство.

Сите возила, без оглед на регистрацијата, ќе се групираат по следниот класификационен систем:

- велосипеди на педали без помошен мотор;
- велосипеди со педали со помошен мотор;
- мотоцикли со или без приколка од страна, вклучувајќи скутери и моторни трицикли;
- патнички автомобили (вклучувајќи ги караваните со најмалку 9 седишта, вклучувајќи го и седиштето на возачот);
- камионети: возила чијашто максимално дозволена тежина не преминува 3,5 тони;
- камиони, возила чијашто максимално дозволена тежина е повеќе од 3,5 тони без приколка;
- камиони со една или повеќе приколки;
- влекачи со полуприколки и влекачи со една или повеќе приколки;
- автобуси и тролејбуси;
- трактори, без приколки и полуприколки, земјоделски трактори и специјални возила, вклучувајќи валјаци, булдожери, дигалки, тенкови и сл.

Сите групи возила се распоредуваат во пет категории (А, Б, Ц, Д и Е)<sup>1)</sup>.



**Категорија А** - моторни возила со не повеќе од 3 тркала (мотоцикли, со или без приколка на мотор, вклучувајќи скутери и мотоцикли).

Оваа група е еднаква на поранешната УН/ЕЦЕ категорија Ц.

**Категорија Б** - патнички автомобили и лесни товарни возила (возила вклучувајќи и отворени коли вагон со не повеќе од 9 седишта вклучувајќи го и седиштето на возачот, лесни товарни коли со дозволена максимална тежина не повеќе од 3,5 тони).

Патничките и лесните возила се забележани како такви без оглед дали се со или без приколка, вклучувајќи ги и караваните и викенд приколките.

Оваа група одговара на поранешната категорија УН/ЕЦЕ-Д и Е.

**Категорија Ц** - товарни патнички возила (товарно возило со дозволена максимална тежина со повеќе од 3,5 тони, товарни возила со една или повеќе приколки, трактори со полуприколки и со една или повеќе приколки, трактори со повеќе или една приколка).

Оваа група одговара на поранешната категорија Ф, Г и Х.

**Категорија Д** - автобуси, градски автобуси и тролејбуси.

Оваа група одговара на поранешната категорија I.

**Категорија Е** - специјални возила (земјоделски трактори, специјални возила со сопствен погон за движење, за валање, булдожери, кранови и армиски тенкови и други патнички возила на друго место не спомнати). Оваа категорија, доколку се брои посебно ќе се приклучи кон категоријата Ц и Д.

**Категориите А и Б го сочинуваат сообраќајот на лесните возила, категориите Ц и Д го сочинуваат "сообраќајот на тешки возила".**

Ако постои сомнение за распоредување на возилото во одредена категорија поради сличноста во описот, тогаш правило е возилото да се распореди во следната повисока абецедна категорија.

Така на пример ако се работи за товарно возило, а дилемата е дали е со дозволена тежина до 3,5 тони или пак повеќе од 3,5 тони, тогаш возилото се става наместо во **Б** во **Ц** категорија.

За полесна идентификација на возилата нивната визуелна појава треба да е лесно препознатлива на обрасците односно листите за броење на сообраќајот.

**Забелешка: Ако на делниците на меѓународните патишта е дозволено движење на запрежни коли и велосипеди, тогаш во описот и броењето препорачливо е да се опфатат и тие возила и за нив да се обезбедат податоци.**

За полесна идентификација на возилата, на обрасците за собирање на податоците треба да постои опис на возилата и визуелна слика на секое возило.

## **8. ОБРАСЦИ**

Основен образец за броење на сообраќајот е БСП-1 на кој што се регистрира дневното или часовното евидентирање на прометот на возила;

БСП-3 - Годишен преглед по бројачко место;

БСП-4 - Годишен преглед за прометот на патот (составен од делници);

БСП-5 - Броење на сообраќајот по часови по бројачко место.

### **Забелешка:**

**Извештајот за посебно броење на домашните и странските возила БСП-2 се користи за броење на возилата на бројачките места каде што има интерес за одделно следење на учеството во сообраќајот на домашните возила и на странските возила.**

**Образецот БСП-1** се користи за броење во текот на денот и во текот на ноќта. На предниот дел образецот има идентификациони податоци, додека на втората страница на образецот има определено квадратчиња во кои се регистрира секое возило според категоријата во која припаѓа, односно во

колоната со назначената силуета за возилото. За секое поминато возило се бележи коса црта во квадратчето во зависност на која категорија припаѓа соодветното возило. Ако едновременно на броечкото место поминат две возила, тогаш наместо коса црта во квадратчето се впишува **x** (вкрстени две цртички).

Битно е снимателите-патари да се добро оспособени да го вршат евидентирањето коректно и во согласност со упатството. Така, косите цртички треба исклучиво да се впишуваат во квадратчињата и притоа да се внимава:

- кога се пополнети сите квадратчиња во еден образец БСП-1 за одредена група на возила тогаш се преоѓа на друг образец и ако за другата група на возила има место во претходниот образец;
- на новиот образец во претходниот случај повторно се внесуваат податоците за идентификација на патот, времето и др. што се наоѓаат на првата страница на образецот;
- да не се продолжува пополнувањето на образецот така што да се поминува од една група на возила во друга;
- на местото предвидено за вкупен број на возила да се впише бројот на возилата со цифра заради намалување на можноста за забуна;

Кога поради одредена категорија на возила се пополнуваат два обрасца за еден ден, збирот на вкупниот промет за секоја категорија треба да е впишан на секој образец.

### **Промет на возила по часови**

За испитување на дневните варијации на сообраќајот, на секој пат се бираат места каде ќе се врши броењето по часови. Изборот на местото се одредува така што да ја одразува фреквенцијата на сообраќајот на одделни делови од патот.

Броењето се остварува така што се регистрира секое возило што поминува низ тоа бројачко место на начин како и броењето на другите места. Кај автоматските бројачи сообраќајот се регистрира со Агенцијата за државни патишта по часови. Часовната фреквенција се дава за три карактеристични денови и тоа за максимален сообраќај регистриран во работен ден, за максимален сообраќај во празнични и неработни денови и за просечен дневен сообраќај.

### **Впишување на податоци во образецот БСП-1 за секој ден**

Во образецот БСП-1 во посебни квадратчиња се внесуваат податоци за секое возило што поминува покрај бројачкото место. Во случај кога возилото ќе дојде до бројачкото место, но не ја поминува линијата на бројачкото место, тогаш тоа возило нема да се впише во образецот. На почетокот на секој час, односно на заокружена цифра, на часот во текот на денот, на пример: 5, 6, 7, часот итн., во квадратчето се впишува часот со цифра, а едновременно тоа значи дека во тој момент поминало едно возило (се брои како една цртичка). Тоа значи дека помеѓу **целите** часови во образецот се впишуваат коси цртички односно вкрстени цртички.

Нокното броење се спроведува на ист начин со тоа што почнува од 22,00 часот и трае до 06,00 часот наутро.

Бидејќи вообичаено во текот на нокта сообраќајот е помал, може да се случи во текот на нокта во интервал од 1 или повеќе часови да не помине ниту едно возило.

Во таков случај во образецот наместо коси цртички се впишуваат со цифра почетокот и крајот на часот во кој не поминало ниту едно возило. Меѓу двете цифри се впишува хоризонтална цртичка.

Пример:

23	-	24	X	X	X	X	03	-	05	X	X	

Пренесувањето на друг образец се врши така што се продолжува со впишување на цртички на другиот образец откако претходно ќе се запишат идентификациите на вториот образец и сè додека

за одредена категорија на возило не се пополнат квадратчињата до следниот **цел час**. Ако нема промет на возила ниту од една категорија, тогаш часовите се впишуваат кај сите категории на возила.

Броењето може да се организира така што за секој час да се зема еден образец односно два, доколку од одредена категорија се појави поголем промет со тоа што на секој образец мора стриктно и воочливо да биде запишан часот на снимањето и тоа 10-11 часот, лист бр 2 или само лист бр. 1.

## **9. БРОЕЊЕ СО АВТОМАТСКИ БРОЈАЧИ**

Автоматските бројачи ги регистрираат возилата по пат на детекција преку вградени индуктивни клучки на патот што овозможуваат регистрирање на секое возило што ќе ја помине клучката. Со нив се регистрира прометот редовно во текот на годината непрекинато по 24 часа.

Податоците од лентата се вчитуваат на компјутерски медиум каде што со помош на посебни кодекси звучните сигнали се претвораат во нумерички записи.

## **10. КОНТРОЛА НА БРОЕЊЕТО НА СООБРАЌАЈОТ**

Снимањето на прометот на возилата го врши надлежна организација за патиштата со помош на овластени лица кои имаат големо искуство во броење на сообраќајот, а кои посебно се обучуваат за истражувањето.

Заради важноста на податоците и заради потребата да се прибираат со големо внимание и квалитет, предвидена е контрола на броењето.

Контролата ја спроведуваат специјално обучени лица кои добро ја познаваат техниката на работењето (на барањето) и кои се обучени за брзо препознавање на возилата. Тие лица едновременно треба да се доста одговорни за да може со нивната контрола да се идентификува разликата меѓу редовното броење и броењето од контролата.

Контролата може да се врши на бројачките места каде што броењето се врши рачно и на местата каде што броењето се врши автоматски.

Цел на контролата меѓу другото е да се воочи колку возилата што поминале на местото на броење се правилно односно погрешно распоредени во својата категорија.

Контролата на броењето се врши на сите бројачки места, особено на бројачките места на делниците на меѓународните Е патишта каде што броењето се спроведува секоја петта година.

Контролорот се поставува пред или по бројачкото место каде што најсигурно ќе може да ги евидентира сите возила што поминале низ бројачкото место.

Контролното броење не може да се спроведе на места каде што се вкрстуваат патиштата со цел да не се испушти или вклучи возило што свртува пред или по снимачкото место.

Податоците од контролата се внесуваат во исти обрасци БСП-1 или БСП-2 и тоа на ист принцип како и редовното броење. На крајот податокот како цифра се внесува во предвиденото место за тоа, а со црвена боја се впишува разликата + или -, под самиот податок за да може веднаш да се воочи разликата меѓу првото снимање и контролата.

Контролорот ја запишува разликата откако приоѓа на самото бројачко место каде што се врши броењето и притоа на контролниот образец на првата страница впишува контролен, бара бројачот да му се потпише, а во образецот ги пополнува сите идентификации и часот кога е извршена контролата.

Времето на снимањето и местото на снимањето на контролорот, не треба да му е познато на снимателот - патарот кој врши броење во соодветниот ден на соодветно снимачко место за да може да се намали пристрасноста на вкупниот податок.

Се препорачува на едно бројачко место да се извршат три контроли од по еден час во текот на денот и две во текот на ноќта.

Обрасците од контролата се предаваат на Агенција за државни патишта која врши обработка на податоците.

Контролата се врши главно на местата каде што се врши и броење на сообраќајот по часови. На местата каде што се врши броење на возилата во текот на целиот ден и ноќ, контролата може да се спроведе само во почетокот на денот односно ноќта и веднаш да се изврши со броењето што го извршил поставениот снимател.

Контролата се врши во деновите кога се врши броењето на возилата - календарот . За таа цел е потребно да има оспособено поголем број на луѓе за да ја извршат предвидената контрола.

## 11. ИДЕНТИФИКАЦИИ ВО ОБРАСЦИТЕ

Секој образец што се користи за броење на сообраќајот на патиштата има идентификации со кои се обезбедува можност за следење на прометот на возилата по бројачко место и со чија помош се овозможува кумулација на податоците за повеќе снимачки места, односно поголема делница од патот (шифрите на снимачките места ги подготвува Агенција за државни патишта кој и го организира броењето на сообраќајот).

Доколку се располага со кореспондентни податоци за патот по снимачко место, во идентификацијата на обрасците не е нужно да се става прашање за состојбата на патот (број на сообраќајни ленти, број на вкрстувања на ниво, причини за прекини на сообраќајот и слично).

Во тој случај образецот БСП-1 ги има следните идентификации:

- број на патот (за Е патиштата меѓународната ознака) \_\_\_\_\_
- делница од патниот правец \_\_\_\_\_
- време, ден \_\_\_\_\_ и час \_\_\_\_\_ на снимање
- ден, месец и година \_\_\_\_\_

Образецот на втората страница има мрежа на квадратчиња што се одделени за секоја група на возила. На горниот дел за секоја група на возила се наоѓа слика на возилата за полесна идентификација на секое возило и заради можноста возилата полесно да се групираат во одделни групи.

**БСП-1**

## ИЗВЕШТАЈ ЗА БРОЕЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ

- 1 Делница на патот \_\_\_\_\_ од км \_\_\_\_\_ до км \_\_\_\_\_
- 2 Број на делницата \_\_\_\_\_
- 3 Број на бројачкото место \_\_\_\_\_
- 4 Ден на броење \_\_\_\_\_ месец \_\_\_\_\_ година \_\_\_\_\_
- 5 Час на броење \_\_\_\_\_
- 6 Меѓународна ознака на патот \_\_\_\_\_
- 7 Прекин на сообраќајот од км \_\_\_\_\_ км
- 8 Должина на прекилот на сообраќајот \_\_\_\_\_

## **12. ПРИБИРАЊЕ И ОБРАБОТКА НА ОБРАСЦИТЕ ОД БРОЕЊЕТО НА ОБРАСЦИТЕ**

Обрасците од рачното броење на сообраќајот БСП-1 се собираат од снимателите на секое бројачко место најдоцна 2 дена од деновите одредени за броење. На тие обрасци веднаш се врши контрола и споредба за утврдување на логичноста на податоците. При одобрувањето на логичноста на податоците се врши споредба со податоците добиени од контролата на снимачкото место. Логичката контрола се врши од оспособени лица во Агенција за државни патишта, но и од Државниот завод за статистика за броењето на **Е** патиштата.

Обработката на податоците за бројачките места каде броењето на сообраќајот се врши со автоматски бројачи ја реализира Агенција за државни патишта со програми за машинска обработка. При тоа, заради меѓународна споредливост на податоците за **Е** патната мрежа, обработката на податоците се прилагодува кон меѓународните барања (содржината на информациите за меѓународните **Е** патишта ќе биде дадена во табелите 1-8 во прилог на Упатството.

## **13. ОБРАСЦИ ЗА ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД ПО БРОЈАЧКО МЕСТО И ПРЕГЛЕД ЗА ПРОМЕТОТ НА ДЕЛНИЦИ ОД ПАТОТ**

### **а) Годишен преглед по бројачко место - Образец БСП-3**

Образецот БСП-3 ќе се користи за внесување на податоци за секое бројачко место на секој пат и тоа за секој предвиден ден за броење, рачно, но и за деновите предвидени за пресметка на структурата на прометот по возила кај автоматските бројачи. Образецот има 15 колони во заглавјето и тоа:

- Колона 1: Шифра

Во оваа колона се впишуваат ознаките на деновите избрани за броење со азбучни букви

- Колона 2 и 3: Денови на броење

Во овие колони се впишуваат датите и името на деновите за броење

Колона 4: Време на броењето

Во оваа колона се впишува времето на броење и тоа дневно 06,00-22,00 часот и ноќно 22,00 - 06,00 часот.

- Колона 5-12: Промет по групи на возила

Во секоја група прометот се забележува во деновите на броење вертикално во редот за соодветниот ден

- Колона 13: Вкупно моторен сообраќај

Оваа колона е збир на колоните од 6-12. Во оваа колона се внесуваат хоризонталните зборови за бројот на возилата за секој ден, односно за групата денови ако е така структуриран образецот.

- Колона 14: Запрежни возила

Во оваа колона е даден збирот на прометот на запрежните возила.

- Колона 15: Вкупен промет на возила

Оваа колона е збир од прометот на колоните 13 и 14.

На образецот БСП-3 ќе ги има следните идентификации:

- број на патот (за **E** патиштата меѓународната ознака) \_\_\_\_\_
- делница од патниот правец \_\_\_\_\_
- од километар до километар \_\_\_\_\_
- број на бројачкото место \_\_\_\_\_

На образецот БСП-4 ќе ги има следните идентификации:

- број на патот ( за **E** патиштата меѓународната ознака) \_\_\_\_\_
- делница од патниот правец \_\_\_\_\_
- од километар до километар \_\_\_\_\_
- број на бројачкото место \_\_\_\_\_

На образецот БСП-5 ќе ги има следните идентификации:

- број на патот ( за **E** патиштата меѓународната ознака) \_\_\_\_\_
- делница од патниот правец \_\_\_\_\_
- од километар до километар \_\_\_\_\_
- дата на броењето \_\_\_\_\_

## ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА СООБРАЌАЈОТ ЗА 2010 ГОДИНА

Број на патот \_\_\_\_\_; Делница \_\_\_\_\_; Од км. \_\_\_\_\_ до км. \_\_\_\_\_; Бројачко место број \_\_\_\_\_

Шифра	Денови на броење		Време на броење час	Велосипеди	Мотоцикли	Патнички автомобили со и без приколки	Автобуси со и без приколки	Лесни товарни возила до 3,5 тони	Товарни возила без приколки со носовост над 3,5 тони	Товарни возила со приколки	Земјорделски машини со и без приколки и специјални возила	Вкупно моторни возила (збир на колони од 6 до 12)	Запрежни возила	ВКУПНО ВОЗИЛА (збир 13+14)
	Дата	Ден												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Ц	18	III	6-22											
М		четврток	6-22											
збир														
I														
збир														
4														
Д	14	IV	петок											
Г	15	VII	среда											
И	6	VIII	сабота											
збир														
збир														
6														
НД	14/15	IV	петок / сабота											
НБ	15/16	VII	среда / четврток											
НИ	06/07	VIII	недела/понеделник											
збир														
збир														
3														
		1	2	3										
ПГДС=		4	5	6										
I+II+III														
ПГДС = (Ц+М)+ (НД+НБ+НИ)														

## **б) Годишен преглед за сообраќајот, образец БСП-4**

За пресметување на прометот на сообраќајот за целиот пат за соодветната година, а не само за одредена делница како и за пресметка на оптовареноста на патот што се изразува во тони и бруто-тонски километри, се користи образецот БСП-4. За секој пат се предвидени доволно места во образецот од аспект на бројот на делниците. Ако некој пат има повеќе од предвидениот број делници, тогаш за таквиот пат се пополнува и втор образец.

На вториот образец се пренесуваат истите идентификации за бројот на патот, растојанието по километри, бројот на бројачкото место, со тоа што на десниот агол се запишува *страница 2*.

Пополнувањето на образецот БСП-4 се врши со пренесување на податоците од образецот БСП-3 од каде за секоја делница се препишува само последниот ред *просек во текот на 24 часа*.

Образецот БСП-4 во претколоната има 4 колони и тоа за делница:

- Број- бројот го претставува бројот на делницата односно бројачкото место.
- Од место до место - овде се запишува почетното и завршното место на делницата со букви
- Од км до км - се запишува почетниот и завршниот километар на делницата
- Должина во км - се запишува должината во км како разлика меѓу завршниот и почетниот километар

Образецот БСП-4 во заглавјето има колони за секоја група на возила со потколони за *број* и *тежина во тони*. Тежината е впишана во образецот според стандардите за тежината на возилата по категории, односно групи.

Покрај овие групи во образецот има колони *ВКУПНО ЛЕСЕН СООБРАЌАЈ* - број (како збир на колоните 3, 5 и 7) и тежина (како збир на колоните 4, 6 и 8).

Колоната *ВКУПНО - ТЕЖОК СООБРАЌАЈ* - број (е збир на колоните 11+13+15+17+19+21) и тежина (збир на броевите 12+14+16+18+20+22).

Колоната *ВКУПНО - МОТОРЕН СООБРАЌАЈ* - број (е збир на колоните 9+23) и тежина (како збир на колоните 10 и 24).

Забелешка: Во колоната *ВКУПНО - моторен сообраќај* не влегуваат потколониите 1 (број) и 2 (тежина) за групите на возила *велосипеда и трицикли*.

Колоната број 11 - Коли со добиточна запрега - број и тежина, се однесува само на тој вид возила.

Во колоната *ВКУПЕН - промет тони* - збир на колоните 2+ 26+28 се вклучува и колоната 2 - *тони* заради пресметка на бруто-тонските километри.

Колоната *ВКУПНО - бруто-тонски километри* се добива како производ од колоната Г и колоната 29 - *Вкупен промет во тони* и тоа за секоја делница.

На долниот дел од десната страна од образецот се наоѓа место за пресметката на износите за *ВКУПНО - бруто тонски километри* за целиот пат и *Просек на бруто-тони* во текот на денот во (24 часа) за целиот пат.

На долниот дел од левата страна од образецот е дадена должината на целиот пат во километри.

Во продолжение на образецот БСП-4 предвидени се колони за:

- вид на коловозот,
- широчина на коловозот во метри,
- број на лентите во двата правци,
- број на вкрстување во ниво и тоа:
  - а) со железница
  - б) со други патишта



### ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА СООБРАЌАЈОТ ЗА 2010 ГОДИНА

Број на патот \_\_\_\_\_; Делница \_\_\_\_\_; Од км. \_\_\_\_\_ до км. \_\_\_\_\_; Бројачко место број \_\_\_\_\_

број	Делница			Лесен моторен сообраќај										Тежок моторен сообраќај								
	од место до место:	од км до км	должина во км	1. Велосипеди со мотор и мопеди		2. мотоцикли и скутери и моторни трицикли		3. патнички автомобили		5. лесни товарни возила		вкупно лесен сообраќај		4. автобуси		6. средни товарни возила од 3,5 - 7 т.		7. тежки товарни возила со повеќе од 7 т.		8. сите товарни возила со приколка		
				број	тежина 0.1 т.	број	тежина 0.3 т.	број	тежина 1.5 т.	број	тежина 3+5+7	број	тежина 4+6+8	број	тежина 0.3 т.	број	тежина 8 т.	број	тежина 8 т.	број	тежина 15 т.	број
a	b	v	г	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					
	од _____ до _____																					

Должина на целиот пат

## ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА СООБРАЌАЈОТ ЗА 2010 ГОДИНА

Број на патот \_\_\_\_\_; Делница \_\_\_\_\_; Од км. \_\_\_\_\_ до км. \_\_\_\_\_; Бројачко место број \_\_\_\_\_

Тежок сообраќај						Вкупен промет тони 2+26+28			Вкупно брутотонски км Гх29	Вид на колотовозот	Широчина на наколово-зот во м	Број на ленти во двата правци 4.	Број на вкрстувања				
9. земјоделски и стопански трактори со полуприколки и приколки	број	тежина 6 т.	број	тежина 6 т.	вкупно тежок сообраќај	11. Коли со добиточна запрега		Вкупен промет тони					30	31	32	вкупно	со железница
						број	тежина 2 т.		број	тежина 2 т.							
	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
Вкупно брутотонски км на целиот пат																	
Ø брутотони во текот на денот (од 24 часа) за целиот пат																	

страница 2 продолжение

## **в) Образец за броење на сообраќајот по часови, по бројачко место, образец БСП-5**

Со оглед дека е посебно интересно да се следи прометот на возила во дневните часови, во ноќните часови во празнични денови и таканаречените *шпицеви*, потребно е да се врши и броење на сообраќајот по часови на бројачки места предвидени за тоа или по предвиден календар за сите бројачки места.

Броењето на возилата по групи на возила се врши на обрасците БСП-1, така што бројот на возилата од одредена категорија за еден час се внесува во редот за одредениот час во образецот БСП-5.

Образецот е прилагоден така што за дневен сообраќај од 06,00 до 22,00 часот има збир за секоја група на возила (за полесно пребројување на дневен и ноќен сообраќај) и дел за ноќен сообраќај од 22,00 до 06,00 часот со збир за тие часови на броење. На крајот, образецот има колона за вкупен моторен сообраќај и колона за *коли со добиточна запрега*.

## БРОЕЊЕ НА СООБРАЌАЈОТ ПО ЧАСОВИ

Број на патот \_\_\_\_\_; Делница \_\_\_\_\_; Од км. \_\_\_\_\_ до км. \_\_\_\_\_; Бројачко место број \_\_\_\_\_

Час	Време на броење од - до	1. Велосо и без помошен мотор			Лесен моторен сообраќај			Тежок моторен сообраќај							Вкупно моторен сообраќај (7+14)	11. Коли со добиточ-на на запрега	Забелешка
		2. мотоцикли, скутери и моторни трицикли	3. патнички автомо-били	5. лесни товарни возила до 3.5 т	4. автобуси	6. средно тешки возила од 3.5 - 7 т и без приколка	7. тешки товарни возила со преку 7 т без приколки	8. сите товарни возила со приколки	9. земјоделски трактори со приколка	10. тенкови, работни возила, валјаци и др.	14						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	06-07																
2	07-08																
3	08-09																
4	09-10																
5	10-11																
6	11-12																
7	12-13																
8	13-14																
9	14-15																
10	15-16																
11	16-17																
12	17-18																
13	18-19																
14	19-20																
15	20-21																
16	21-22																
а)	Вкупен дневен промет																
17																	
18																	
19																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
б)	Вкупен ноќен промет																
а+б	Вкупен промет за 24 часа																

Забелешка: Од редовите а и б веднаш да се внесат податоците во соодветните редови во образецот БСП-3

## **14. ПРЕСМЕТУВАЊЕ НА ГОДИШЕН ПРОСЕК ВО ТЕКОТ НА ДЕНОТ (ОД 24 ЧАСА) СО ПОМОШ НА ФОРМУЛАТА ЗА СТРУКТУРА ОД 10 ГРУПИ**

На местата каде што броењето на сообраќајот се врши со помош на автоматски бројачи и каде што не е можна идентификација на видот на возилото (распоредување според видот на групата) се вршат дополнителни рачни броења и тоа седум пати дневно броење од 06,00 до 22,00 часот и три пати ноќни броења од 22,00 до 06,00 часот.

Резултатите од тие броења треба да се забележат на самите обрасци БСП-1 и БСП-3.

Од внесените податоци се изработуваат :

- збир на возила по групи,

- учество на секоја група во дневниот промет за наведените денови.

Вкупниот промет според состојбата на бројачот се дели со збирот на деновите кога работи бројачот. На тој начин се добива просекот по денови, по група на возило. Ваквиот образец се прави по бројачко место.

## **15. ПРЕСМЕТКА НА ГУСТИНАТА НА СООБРАЌАЈОТ ЗА ПЕРИОД, ЗА ДЕЛНИЦА И ЗА ПАТОТ КАКО ЦЕЛИНА**

Од собраните податоци од броењето на сообраќајот можат да се пресметаат следните податоци:

1. Летен *дневен* просек за ден
2. Зимски *дневен* просек за ден
3. Годишен *дневен* просек за ден
4. Годишен *ноќен* просек за ден
5. Годишен 24 - часовен просек

Сите просеци се пресметуваат посебно за секоја група возила, за вкупниот промет и за секој пат одделно.

Покрај просечниот број на возила на патиштата може да се пресмета и оптоварувањето во бруто-тони за секоја група возила.

Со овие методи можат да се пресметуваат и бруто-тонските километри и просечната бруто-тонска оптовареност за одделни делници или за патот како целина.

15.а. При пресметката на годишниот 24-часовен просек треба да се појде од летниот и зимскиот *дневен* просек за седмица и за еден ден, па потоа да се пресметаат годишниот *ноќен* просек за ден и на крајот годишниот *24-часовен просек* (дневниот од 06,00 до 22,00 часот и ноќниот од 22,00 до 06,00 часот).

15.б. Летен *дневен* просек за седмица

Основа за пресметка за летниот *дневен* просек за седмица се формира од прометот во деновите за броење во април, мај, јуни, јули, август и септември.

15.2. Зимски *дневен* просек за ден

Овој просек се пресметува со помош на зимскиот *дневен* просек за седмица и тоа за деновите од јануари, февруари, март, октомври, ноември и декември. (Во случај да има помалку денови на броење од седум, тогаш до седум дена се пополнува со просекот од претходните денови).

15.3. Годишен *дневен* просек за ден

Овој просек претставува аритметичка средина од летниот *дневен* и зимскиот *дневен* просек за ден, а се добива кога нивниот збир ќе се подели со 2.

15.4. Годишен *ноќен* просек за ден

Годишниот *ноќен* просек за ден се добива со делење на збирот од шест ноќни броења со бројот шест.

15.5. Годишен 24 часовен просек

Овој просек се добива со просто собирање на годишните *дневни* и *ноќни* просеци.

Од расположливите податоци можат да се пресметуваат и други изведени податоци како што се:

-Летен *24-часовен* просек - кога на *дневниот* просек за ден ќе се додадат и ноќните броења.

- Зимски *24-часовен* просек - каде што на зимскиот *дневен* просек за ден се додава само едно *ноќно броење*.

За сите пресметки основен услов е квалитетот на податоците од броењето, било со автоматски бројачи, било со рачното броење. Притоа посебна важност се дава на контролата со помош на која можат да се добијат толерантни разлики или можности за отстранување на екстремите во случај на поголеми разлики или нелогични резултати.

**За правилно снимање и контрола посебно е важна обуката (инструктажата) на учесниците во броењето на што треба да се посвети посебно внимание од страна на организаторите на броењето на сообраќајот на патиштата.**

Доследното придржување кон деновите за броење и уредната контрола на автоматските бројачи каде што можат да се јават технички прекини за време на броењето како и ажурното впишување на податоците со можност нелогичностите да се отстрануваат на лице место, ќе обезбеди коректни податоци за состојбата на сообраќајот на патната мрежа што ќе бидат споредливи со соодветните меѓународни податоци.

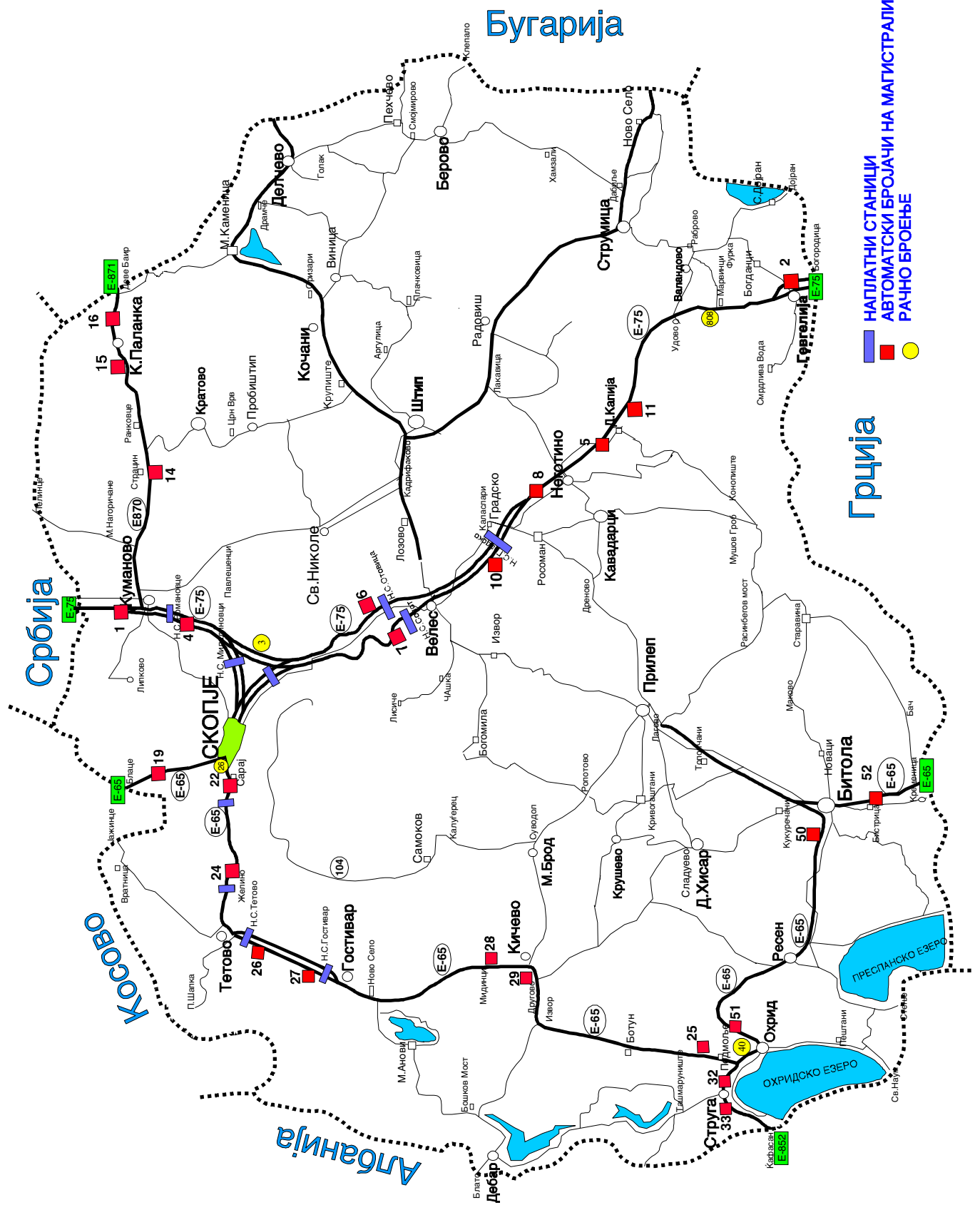
**ПОПИС НА СООБРАЌАЈОТ НА  
МЕЃУНАРОДНИТЕ Е  
ПАТИШТАТА, 2010 ГОДИНА**





***ПАТНА МРЕЖА НА Е ПАТИШТА  
ВО КАРТАТА НА РЕПУБЛИКА  
МАКЕДОНИЈА***

# ЛОКАЦИИ НА БРОЈАЧКИ МЕСТА НА МАГИСТРАЛНИ И РЕГИОНАЛНИ ПАТИШТА ВО Р. МАКЕДОНИЈА ВО 2008



**ОПИС НА БРОЈАЧКИТЕ МЕСТА НА  
Е ПАТНАТА МРЕЖА ВО РЕПУБЛИКА  
МАКЕДОНИЈА ВО 2010 ГОДИНА**

## ***Е ПАТИШТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА***

***Е 65: Скопје - Кичево  
Кичево - Охрид  
Охрид - Битола  
Битола - Ники***

***Е 75: - Куманово - Скопје - Гевгелија -  
Евзони(грчка граница)***

***Е 850: - Охрид - Кафасан (албанска граница)***

***Е 870: - Куманово-Кустендил(бугарска граница)***

**БРОЈАЧКИ МЕСТА НА Е ПАТИШТАТА ВО  
РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА**

### РАСПОРЕД НА БРОЈАЧКИТЕ МЕСТА НА ПАТНАТА МРЕЖА

	Бројачко место во 2000 година	Бројачко место во 2005 година	Бројачко место во 2010 година	
МК	11/А	1/С	1А	Граница со Србија - Куманово
МК	4/2/Р	3/С	4А	Куманово-Миладиновци
МК	3/Р	3/Р	3Р	Миладиновци-Петровец
МК	4/Р	5 и 6/С	(6 + 7)А	Петровец-Велес
МК	5/Р	7/С	10А	Велес-Градско
МК	9/Р	9/Р	8А	Градско-Неготино
МК				
МК	10/Р	10/Р	9А	Неготино-Демир Капија
МК	12/А	11/С	11А	Демир Капија-Удово
МК				
МК	13/А	8-1/Р	808Р	Удово-Гевгелија
МК	/Р	2/С	2А	Гевгелија-граница со Грција
МК	31/А	19/С	19А	Граница со Косово (Блаце) - клучка Стенковец (спој на М-3 со М-4)
МК			26Р	клучка Стенковец (спој на М-3 со М-4) - клучка Глумово
МК	41/А	22/С	22А	клучка Глумово - клучка Групчин
МК	42/А	24/С	24А	клучка Групчин - Тетово
МК	32/Р	26 и 27/С	(26 и 27)А	Тетово-Гостивар
МК	43/А	43/А		Гостивар-до завој Маврово
МК	44/А	44/А	28А	завој Маврово-Кичево
МК				
МК	38/Р	38/Р	29А	Кичево-Ботун
МК	45/А	45/А	25А	Ботун-Подмоље
МК			40Р	Подмоље-Охрид
МК	51/А	51/А	51А	Охрид - Ресен
МК	52/А	52/А	50А	Ресен-Битола
МК				
МК	53/А	53/А	52А	Битола-Кременица (граница со Грција)
МК	/Р			Битола-граница со Грција
МК				
МК	47/Р	47/Р	32А	Подмоље-Струга
МК	48/Р	48/Р	33А	Струга-граница со Албанија
МК				
МК	23/Р	14/С	14А	клучка Коњаре-Страцин
МК	21/А	15/С	15А	Страцин-Крива Паланка
МК	26/Р	16/С	16А	Крива Паланка-граница со Бугарија

# ***РЕЗОЛУЦИЈА - 247***





**Обединети нации  
Совет за економски и општествени прашања  
Економска комисија за Европа  
Комитет за внатрешен сообраќај**

**Работна група за статистика на сообраќајот  
Ad hoc состанок за  
Пописот на патниот сообраќај**

**Извештај од ad hoc состанокот за  
Пописот на патниот сообраќај  
- 10 ноември 2008 -**

**Додаток 1**

**Препораки до Владата во врска со Пописот на патниот сообраќај на главните меѓународни сообраќајни артерии во Европа (Е патишта) во 2010 година**

**Опфат на Пописот**

1. За целите на Пописот во 2010 година, споменатата мрежа на Е патиштата е онаа опишана во Анексот 1 од европските договори во врска со главните меѓународни сообраќајни артерии (АГР) од 1975 година, што се наоѓа во Амандманите 1-9 од Договорот (ЕЦЕ/ТРАНС/16 /Амандмани 1-9) и во кој и да е друг амандман којшто стапува во сила пред 2010 година. Онаму каде што некој Е пат не е отворен за сообраќај (или поради тоа што е затворен заради поправки или затоа што сè уште не е изграден), Пописот ќе се спроведе на оној пат /патишта каде што ќе се одвива оној вид сообраќај што инаку би се одвивал на Е патот.

**(А) Цели на Пописот**

2. Меѓународно споредливите податоци во врска со главните меѓународни сообраќајници имаат сè поголема важност во Европа, имајќи го предвид растечкиот обем на меѓународниот и транзитниот сообраќај. Пописот на Е патиштата спроведен под покровителство на УН/ЕЦЕ претставува единствена постоечка меѓународна рамка којашто обезбедува споредливи податоци за текот на сообраќајот на главните европски патишта на ниво на Европа. Имајќи го предвид фактот што Пописот на сообраќајот на Е патиштата не се спроведува одделно, туку како придружен дел од соодветните национални пописи за патниот сообраќај, собирањето и доставувањето на податоците од овој Попис од страна на владите на земјите-членки на ОН и на ЕЦЕ, опфаќа само маргинални трошоци.

3. Во рамките на Пописот на сообраќајот на Е патиштата, треба да се вложат сите напори за добивање на податоци коишто ќе бидат што е можно повеќе споредливи на меѓународно ниво и коишто ќе ги задоволат потребите од нови податоци и промените во организационите видови на сообраќајот. Затоа се неопходни континуирани напори за опфатот и квалитетот на податоците од овој Попис да одат во чекор со барањата и потребите на корисниците.

4. Пописот на сообраќајот на Е патиштата се спроведува со цел да се добијат податоци со кои ќе се подобри и развие системот на овие патишта во согласност со стандардите утврдени во Додатокот ИИ кон Договорот (АГР) од 1975 година (ЕЦЕ/ТРАНС/16, Амандмани 1-9).

5. Конкретно, податоците од овој Попис имаат за цел обезбедување на детални информации за транспортот на патници и стоки што се одвива на мрежата на Е патиштата, со што ќе се олесни меѓународниот сообраќај (на патници и стоки) меѓу европските земји.

6. Податоците за степенот во којшто различните видови возила ги користат разните делови од овие патишта, го овозможуваат подоброто планирање и интегрирање на патниот сообраќај во планирањата на самата земја, а и во планирањата на меѓународно ниво, а тоа од својата страна овозможува адекватни програми за одржување, обнова и подобрување.

Овие податоци исто така придонесуваат и за изнаоѓање решенија за проблемите што настануваат поради пренатрупаност во сообраќајот и го олеснуваат проучувањето на прашањата од областа на заштитата на човековата околина, обезбеденоста на патиштата и потрошувачката на енергија.

7. Уште една цел на овој Попис е и мерењето на користењето на патната мрежа од страна на возилата, изразено главно во поминати километри, според различните категории на опфатените возила.

8. Во овој контекст, уште една од целите на овој Попис е да го одрази обемот на ноќниот сообраќај, сообраќајот за време на празничните денови и за време на т.н. шпиц. Овие феномени стануваат се позначајни, со што се повеќе се бараат податоци за овие видови сообраќај и покрај потешкотиите во добивањето на овие податоци.

## **(Б) Опфат на Пописот**

### **(Сообраќајот на Е патиштата во однос на вкупниот сообраќај)**

9. Со оглед на фактот што Е патиштата сочинуваат релативно ограничен дел од патната мрежа на една земја, особено е значајно да се сознае важноста на сообраќајот на овие патишта, во споредба со сообраќајот што се одвива на вкупната патна мрежа.

10. За да се направи оваа споредба, поминатите километри претставуваат најзначајна статистичка мерка што го одразува обемот и развојот на сообраќајот во една земја. Податоците за поминатите километри се исто така незаменливи и во контекст на пресметките на сообраќајните несреќи и потрошувачката на енергија.

11. Според тоа, се препорачува да се собираат податоци за поминати километри на сите Е патишта, автопати, експресни патишта, како и на сите останати патишта во рамките на севкупната патна мрежа на една земја.

## **(В) Споредливост со резултатите од Пописот во 2010 година**

12. Владите треба да ги преземат неопходните чекори со цел да обезбедат резултатите од Пописот во 2010 година за Е патиштата колку што е можно повеќе да се споредливи со податоците од ваквиот Попис во 2005 година.

## **(Г) Категории на возила што треба да се опфатат со Пописот**

13. Треба да се опфатат, т.е. опишат сите возила, без оглед дали се регистрирани во една земја или надвор од неа. Можат да се приберат и посебни податоци за националните и странските возила, доколку тоа се оценува како остварливо, т.е. реално.

Ревидираниот систем на класификација на возилата е следниов:

**Категорија А: Моторни возила со најмногу 3 тркала** (мотоцикли со или без приколка, вклучувајќи моторни скутери и моторни трицикли).

### **Категорија В: Патнички возила и возила за транспорт на лесни стоки**

(возила, вклучувајќи ги и т.н. каравани, со максимум 9 седишта, вклучувајќи го и седиштето на возачот и лесни комбиња со максимум дозволена тежина од 3,5 тони). Овие возила се регистрирани како такви, без оглед на тоа дали се со или без приколка, вклучувајќи ги и караваните и рекреативните возила.

**Категорија Ц: Патни возила за транспорт на стоки** (камиони со максимална дозволена тежина од 3,5 тони, камиони со една или повеќе приколки, трактори со полуприколки и со една или повеќе приколки; влекачи со една или повеќе приколки и влекачи без приколки или полуприколки) и специјални возила, земјоделски трактори, валјаци на сопствен погон, булдожери, подвижни кранови и воени тенкови, како и останати моторни патни возила што не се наведени на друго место).

### **Категорија Д: Автобуси, меѓуградски автобуси и тролејбуси**

14. Категориите А, Б влегуваат во составот на лесен патен сообраќај, додека категориите Ц и Д го сочинуваат тешкиот патен сообраќај.

15. Онаму каде што постои сомнеж дали возилата спаѓаат во категоријата Б или Ц, исто така треба да се класифицираат во категоријата Ц која што ги претставува потешките возила; истото важи и кога постои сомнеж за тоа дали едно возило да се смести во категориите Б или Д.

16. Со цел да се олесни дефинирањето и идентификацијата на различни возила, се препорачува персоналот што работи на попишувањето да добие описи на надворешниот изглед на возилата и список на нивните општи особини.

17. Оние земји коишто креираат автоматски системи за регистрирање т.е. попишување, можат да ги усогласат резултатите со класификацијата на категориите на возила, без да мораат да дадат поконкретни податоци повеќе одошто е тоа технички можно. Овие поедноставени податоци треба да прават разлика барем меѓу лесниот и тешкиот патен сообраќај. Како и да е, за сообраќајната мрежа како целина, се препорачува поделба на четирите категории на возила.

18. Имајќи го предвид фактот дека велосипедите со и без помошни мотори се забранети на повеќето европски автопати, а сепак тие сочинуваат голем дел од системот на Е патиштата во повеќето европски земји, овие возила повеќе не се наоѓаат во новиот препорачан систем на класификација. Сепак, земјите каде што овој вид на сообраќај е важен, се охрабруваат да ги собираат и доставуваат овие податоци за објавување во Пописот на Е патиштата во 2010 година, а ова важи и за возилата влечени од животни.

#### **(Д) Вредности што треба да се пресметаат 2)**

19. За секој Е пат во една земја, се препорачува просечниот годишен тек на дневниот сообраќај (ПГДС) да се пресметува за сообраќајот во ноќните часови, за време на празничните денови и за време на т.н. шпицеви. Во принцип, ноќниот сообраќај се дефинира како ПГДС помеѓу 22 и 6 часот изутрина; празничниот сообраќај се дефинира како просечен дневен сообраќај (ПДС) за време на 2 месеца (во исклучителни услови, за време на 1 месец) со највисок интензитет на сообраќајот.

Сообраќајот во шпицевите се дефинира како сообраќај во педесеттиот најоптоварен час во годината.

20. За вкупната мрежа на Е патишта во една земја, поминатите километри треба да се пресметуваат за годината на Пописот и за различните дефинирани категории на возила.

#### **(Ѓ) Организациона поставеност (структура, дизајн) на Пописот**

21. Имајќи го предвид фактот што во различни земји се користат различни техники во пописите на патниот сообраќај, нема потреба сите да имаат иста форма. Сепак, некои начела се основни.

22. Неопходно е мрежата на Е патиштата да биде поделена на делови. Секој дел треба да биде избран на таков начин што обемот и интензитетот на сообраќајот да биде речиси ист по целата должина на тој дел. Со оглед на фактот што густината на сообраќајот има тенденции бргу да се зголемува во и околу големите населени места, неопходно е да се изберат места (пунктови) за негово следење на делови од патот во руралните области што се доволно оддалечени од урбаните (градските) зони.

23. За секој дел треба да се обезбеди просечниот годишен тек на дневниот сообраќај (ПГДС) за 2010 година. Притоа, можат да се користат три методи:

а) Континуирано следење во текот на целата година;

б) Следење во текот на куси периоди, обезбедувајќи ја притоа нивната репрезентативност или

в) Комбинација на претходните два метода. Методите врз основа на примерок можат да се интегрираат во системите на постојано следење, со примена на т.н. процени на соодносот.

Во некои исклучителни случаи, ПГДС може да се дефинира и без следење, при што ова се базира врз претходните следења или врз следењата од соседните сектори (делови) на патот.

24. Процените на сообраќајот треба да бидат дадени за 2010 година. Сепак, на заинтересираните земји им се препушта сами да одлучат дали да ги преземат активностите за следење на секое место (пункт) во таа година (2010), или да ги продолжат во период од неколку години. Во вториов случај, ќе треба да се земе предвид влијанието на останатите промени во патната мрежа, како на пример отворањето за сообраќај на нови патишта во текот на тие години.

25. Со цел да се добие ПГДС за секој Е пат како целина, вкупниот збир на поминатите километри на сите делови од тој пат, ќе треба да се подели со должината на Е патот.

---

2) При процената на вредностите и креирањето на процедурите за попишување, мора да се обезбеди добиените резултати да се репрезентативни за текот на просечниот дневен сообраќај на годишно ниво (ПГДС).

26. Во однос на класификацијата во категории на возила, формата на пописот (следењето) треба да биде направена на таков начин, што:

- а) Да може да се даде комплетната класификација за целиот пат;
- б) Да може да се даде комплетна или ограничена класификација за секој одделен Е пат;
- в) Да може горенаведеното да се даде за секој дел од патот.

Со горенаведената ограничена класификација треба да се прави разлика барем меѓу лесниот и тешкиот сообраќај.

## (Е) Карактеристики на Е патиштата

27. Податоците за обемот и распореденоста на сообраќајот на овие Е патишта ќе имаат поголема вредност доколку би можеле да се добијат податоците за карактеристиките на овие патишта. Од оваа причина, пожелно е истовремено да се собираат и податоците околу параметрите за инфраструктурата на Е патиштата, табела 7 и 8, а според Европскиот договор за главните меѓународни сообраќајни артерии (АГР), како што е одлучено на Работната група за патниот сообраќај на нејзината 91-ва сесија (15-17 x 1997, ТРАНС/СЦ. 1/361, п. 15-18).

28. При објавувањата на резултатите, патиштата треба да се класифицираат на следниов начин, во согласност со бројот и широчината на коловозите и бројот на лентите:

### а) Патишта со еден коловоз <sup>3)</sup>

<u>Широчина на коловозот</u>	<u>Број на ленти</u>
(i) < 6 м	(i) две ленти
(ii) 6 - 6.99 м	(ii) три ленти
(iii) 7 - 8.99 м	(iii) четири ленти
(iv) 9 - 10.49 м	(iv) пет
(v) 10.50 - 11.99 м	(v) пет или повеќе ленти
(vi) 12-13.99 м	
(vii) 14 м и поширок	

### б) Патишта со два коловоза поделени со еден централен дел (појас):

<u>Широчина на коловозот</u>	<u>Број на ленти на секој коловоз</u>
(i) < 7 м	(i) две ленти
(ii) 7 - 8.99 м	(ii) три ленти
(iii) 9 - 10.49 м	(iii) четири ленти
(iv) 10.50 - 11.99 м	(iv) пет или повеќе ленти
(v) 12-13.99 м	
(vii) 14 м и поширок	

Автопатиштата <sup>4)</sup> обично претставуваат пододдел на категоријата б) во пасус 28. Меѓутоа, на одредени места или привремено, тие можат да имаат само еден коловоз; во тој случај, тие претставуваат дел од категоријата (а).

3) Конференцијата за патниот сообраќај (Виена 1968), го дефинира поимот коловоз како дел од патот којшто обично се користи за сообраќај на возилата. Во својата дефиниција, Годишниот билтен за статистика на сообраќајот во Европа на UN/ECE, додава: деловите од патот коишто формираат рамо за горните и долните слоеви на површината од патот, не претставуваат дел од коловозот, ниту пак, овие делови од патот не се наменети за поминување на патните возила коишто не се движат на сопствен погон или за паркирање, дури и во случај на опасност, истите делови од патот можат повремено да се користат за поминување на моторни возила. Широчината на коловозот се мери нормално на оската на патот (под агол од 90 степени) ".

4) Автопат: Пат којшто е посебно замислен и изграден за патен сообраќај, којшто не ги опслужува (исклучиво) објектите што се граничат со него и којшто а) има, со исклучок на одредени места или привремено, посебни коловози за двете насоки на сообраќајот, одделени еден од друг со посебна лента, т.е. појас којшто не е наменет за сообраќај или, во посебни случаи, со некои други средства, б) не се вкрстува т.е. не поминува, на исто ниво, со кој и да е друг пат, железничка пруга или трамвајска шина, или патека за пешаци; и в) има посебни сообраќајни знаци за автопатот (Годишен билтен на UN/ECE за статистика на сообраќајот во Европа).

29. Во договорот АГР, експресните патишта се дефинирани како ... пат (патишта) резервирани за патниот сообраќај, до кои може да се дојде само од т.н. јазли или контролирани крстосници, и на кои се забранети запирање и паркирање, конкретно на коловозот (коловозите) (ECE/TRANS/16/ Амандман 2, Додаток ИИ).

30. Патиштата со различен број на секој коловоз, треба да се класифицираат според помалиот број на ленти. Треба да се наведе должината на овие делови од патот.

31. Во согласност со параграф 27, треба да се обезбедат информации за следново: а) утврдени брзини на Е-патиштата, б) средна ширина на сообраќајните ленти, централни резерви и појаси за станување во случај на потреба, в) примена на означувањето на Е-патишта.

### **(Ж) Подготовка и објавување на податоците (вклучувајќи ги и мапите) од Пописот во 2010 година**

32. Се препорачува владите да достават извештаи до Секретаријатот на UN/ECE во врска со Пописот спроведен во нивната земја. Со оглед на фактот што полезноста од објавувањето на податоците од Пописот во голема мерка зависи од навременост, а пожелно е владите да се обидат во најголема можна мерка да ги обезбедат податоците (заедно со мапата, доколку е тоа неопходно), најдоцна до 1 ноември 20115) година. Извештајот треба да опфати:

а) Детални информации во врска со карактеристиките на **Е** патиштата, во согласност со табелите бр. 1 и 2 во Анексот;

б) Детални информации во врска со бројот и природата на местата (пунктовите) за следење, т. е. попишување, во согласност со табела 3 во Анексот;

в) Детални информации околу сите **Е** патишта земени како целина и секој **Е** пат поединечно, во согласност со табела 4 во Анексот;

г) Детални информации околу сите **Е** патишта земени како целина и секој **Е** пат поединечно, во согласност со табела 4 (повторено) во Анексот;

д) Детални информации во врска со должината и користењето на патиштата, и тоа за сите **Е** патишта, автопати, експресни патишта, како и за сите останати патишта, и со сите нив земени како целина, во согласност со табела 5 во Анексот;

ѓ) Опис од (најмногу 4 страници) на видот на следењата т.е. Пописот и на користените методи по принцип на примерок, вклучувајќи го и методот за процена на поминатите километри за вкупната патна мрежа;

е) Мапа или (мапи) на којашто се прикажани податоците добиени од Пописот од 2010 година. На мапата (или мапите) треба да бидат прикажани потребните места за следење (т.е. попишување), а со цел да се презентираат битните варијации во распореденоста на сообраќајот во рамките на различните категории на обемот и интензитетот на сообраќајот. Особено е важно овие места (пунктови) и нивните идентификациони броеви на мапите, да бидат исто така повторени и во табела бр. 7, иако оваа табела може да содржи и повеќе места (пунктови) одошто се презентирани на мапите. Секретаријатот е во состојба да подготви консолидирани мапи на сеевропска основа само доколку местата (пунктовите) за следење, т.е. попишување, што се наоѓаат на мапите, се вклучени во табела 7.

### **33. При подготовката на мапите, во принцип треба да се запазат следниве детали:**

а) Земјите ќе ги презентираат своите резултати на мапите исцртани во ист размер и на ист начин со мапите на нивната територија што се содржани во публикацијата на ОН со наслов Попис на патниот сообраќај на главните меѓународни сообраќајни артерии (2010); користејќи само црни (целосно или засенчени) контури, во согласност со размерот прикажан во табела 6 од Анексот;

б) Просечниот дневен обем на сообраќајот, прикажан годишно, којшто ја одредува широчината на линиите, ќе биде одреден со повеќе класи на интервали што се во согласност со категориите прикажани во табела 6 од Анексот;

в) За финалната подготовка на мапите, Секретаријатот на UN/ECE ќе користи само една боја (црвена), за да го означи обемот на сообраќајот. Широчината на линиите, од максимум 1,4 см ќе биде приближно пропорционална со просечниот дневен тек на сообраќајот, на годишна основа; засенчените места ќе се користат да ги прикажат приближните степени на обемот на сообраќајот при што потемно засенчените места ќе прикажуваат поголем, а посветло засенчените места помал обем на сообраќајот.

---

5) Датумот е пролонгиран во однос на претходниот попис имајќи ги предвид големите доцнења во доставувањето на податоци

Класификацијата, засенчените места и широчината на линиите се прикажани во табела 6 од Анексот;

г) Автопатиштата и експресните патишта ќе бидат прикажани со тенка бела линија во центарот на црвената област (види табела 6 од Анексот);

д) Броевите на Е патиштата (Е1, Е2, итн.) во еден правоаголник ќе бидат дадени во црна боја и ќе се повторуваат онолку често колку што е неопходно за јасно да се обележи маршрутата на секој пат; во случај два или повеќе пата да ја следат истата линија, во истиот правоаголник треба да се прикаже бројот на секој од тие патишта, на пример Е4 Е6;

ѓ) Бројот на избраните места (пунктови) за следење т.е. попишување, како што е назначено во табела бр. 6, исто така ќе биде даден со црна боја;

е) На мапите ќе бидат прикажани имињата на важните градови и локалитети.

34. Со оглед на фактот што подготовката на мапите по земји понекогаш предизвикува потешкотии и одзема време, можно е во одделни случаи да се изостават барањата до земјите да достават детални мапи како оние опишани во пасус 33.

а) Онаму каде што броевите и локацијата на местата (пунктовите) за следење, т.е. попишување не се изменети, а не се изменети ниту видот на Е патиштата и нивниот правец, Секретаријатот на УН/ЕЦЕ ќе ги префрли овие податоци од 2005 во мапите за 2010 година. Широчината на линиите коишто ги претставуваат просечниот дневен обем на сообраќајот на годишно ниво (види табела 6 од Анексот) ќе биде прилагодена од страна на Секретаријатот на УН/ЕЦЕ во согласност со податоците од табелите за 2005 година. Во таков случај, одредената земја нема да мора да воспостави посебна мапа, под услов дека сите неопходни податоци за местата (пунктовите) за следење, т.е. попишување, да бидат содржани во табелата 7 од Анексот;

б) Одредената земја би можела да ги наведе помалите измени во броевите и локацијата на овие места (пунктови) на соодветната мапа издадена од УН/ЕЦЕ, со што ќе се избегне потребата од печатење на нова мапа од страна на таа земја. Во случај на промена во видот на Е патиштата, отворање на нов Е пат или поголема измена во правецот на веќе постоечкиот Е пат, земјата ќе треба да обезбеди мапа (веќе постоечката печатена мапа ќе биде доволна), на којашто детално ќе бидат прикажани одделните промени и прецизно ќе бидат бележани броевите и локацијата на местата (пунктовите) за следење;

в) Во случај земјата претходно да нема учествувало во овој Попис, мора да биде обезбедена мапа на која ќе биде прикажана мрежата на Е патиштата, со броевите и локацијата на пунктовите за попишување, како што е наведено во пасус 31. Сепак, општо земено, во случај придружната табела 7 во Анексот да е правилно пополнета, нема да има потреба земјите што учествуваат во овој проект да ја прикажат густината на сообраќајот според широчината на лентите.

35. Доколку е можно, податоците и мапите треба да бидат доставени до Секретаријатот на УН/ЕЦЕ во електронска форма, како и во печатена форма.

## Податоци за Е патишта

Табела 1

### Вкупна должина на Е патишта по широчина и број на коловози и ленти на крајот од 2005 и 2010 година

(сите Е патишта)

Земја \_\_\_\_\_

Единица: км

Е патишта		2005	2010
<b>1. Сите Е патишта</b>			
Од кои по 2005 станале автопатишта <sup>1)</sup>			
<b>Според вкупниот број на лентите</b>			
<b>Стандарден пат</b>			
	- Со 1 лента		
	- Со 2 ленти		
	- Со 3 ленти		
	- Со 4 ленти		
	- Со 5 ленти и повеќе		
	- Непознато		
<b>Експресен пат</b>			
	- Со 1 лента		
	- Со 2 ленти		
	- Со 3 ленти		
	- Со 4 ленти		
	- Со 5 ленти и повеќе		
	- Непознато		
<b>Автопат</b>			
	- Со 2 ленти		
	- Со 3 ленти		
	- Со 4 ленти		
	- Со 5 ленти		
	- Со 6 ленти		
	- Со 7 ленти и повеќе		
	- Непознато		

1) Вкупната должина треба да биде дадена за патиштата кои од 2005 година станале автопатишта како резултат на надградување на Е патиштата или како резултат на промена на нормирањето на Е патиштата

#### Симболи за користење

... Не се располага со податок

- Појавата е нула

0 Појавата не е нула, но е за половина помала од единицата на изразување

**Податоци за Е патишта**  
**Табела број 1 (продолжение)**  
**ДОЛЖИНА НА Е ПАТИШТА СПОРЕД ШИРОЧИНАТА И БРОЈОТ НА КОЛОВОЗИ**  
**И ЛЕНТИ НА КРАЈОТ ОД 2005 И 2010 ГОДИНА**  
**(Делници на патишта со по еден коловоз )**

Земја:

Единица: км

Е патишта		Број на ленти	2005	2010 <sup>1</sup>
<b>2. Делници на патишта со по еден коловоз <sup>1</sup></b>				
<b>2.1 Според бројот на ленти</b>				
	- Со 1 лента			
	- Со 2 ленти			
	- Со 3 ленти			
	- Со 4 ленти			
	- Со 5 ленти и повеќе			
	- Непознато			
<b>2.2 Според широчината на коловозот</b>				
<b>а) Вкупно според широчината на коловозот до 5.99м</b>				
	- Стандарден пат	1		
		2		
<b>б) Вкупно според широчината на коловозот од 6м до 6.99м</b>				
	- Стандарден пат	2		
<b>в) Вкупно според широчината на коловозот од 7м до 8.99м</b>				
	- Стандарден пат	2		
		3		
	- Експресен пат	2		
	- Автопат	2		
<b>г) Вкупно според широчината на коловозот од 9м до 10.49м</b>				
	- Стандарден пат	2		
		3		
	- Експресен пат	2		
		3		
	- Автопат	2		
		3		
<b>д) Вкупно според широчината на коловозот од 10.50м до 11.99м</b>				
	- Стандарден пат	3		
		4		
	- Експресен пат	2		
		3		
	- Автопат	2		
		3		
<b>ѓ) Вкупно според широчината на коловозот од 12м до 13.99м</b>				
	- Стандарден пат	3		
		4		
	- Експресен пат	3		
		4		
	- Автопат	3		
		4		
<b>е) Вкупно според широчината на коловозот од 14м и повеќе</b>				
	- Стандарден пат	3		
		4		
		5 и >		
	- Експресен пат	4		
		5 и >		
	- Автопат	4		
		5 и >		

<sup>1)</sup> Автопатот, исто така, може на специјални места привремено да има само еден коловоз и тогаш ќе претставува пододдел од таа делница



**Податоци за Е патишта**  
**Табела број 1 (продолжение)**  
**ДОЛЖИНА НА Е ПАТШТА СПОРЕД ШИРОЧИНАТА И БРОЈОТ НА КОЛОВОЗИ И ЛЕНТИ НА КРАЈОТ ОД**  
**2005 и 2010 ГОДИНА**  
**(Делници на патишта со 2 коловоза одвоени со централен појас)**

Земја:

Единица: км

Е патишта	Број на ленти во секој коловоз	2005	2010
<b>3. Делници на патишта со 2 коловоза одвоени со централен појас</b> <sup>1,2</sup>			
<b>3.1 Според бројот на ленти</b>			
	- Со 2 ленти		
	- Со 3 ленти		
	- Со 4 ленти		
	- Со 5 ленти		
	- Со 6 ленти		
	- Со 7 ленти и повеќе		
	- Непознато		
<b>3.2 Според широчината на секој коловоз</b>			
<b>а) Вкупно според широчината на секој коловоз од 6м до 6.99м</b>			
	- Стандарден пат	2	
<b>б) Вкупно според широчината на секој коловоз од 7м до 8.99м</b>			
	- Стандарден пат	2	
		3	
	- Експресен пат	2	
	- Автопат	2	
<b>в) Вкупно според широчината на секој коловоз од 9м до 10.49м</b>			
	- Стандарден пат	2	
		3	
	- Експресен пат	2	
		3	
	- Автопат	2	
		3	
<b>г) Вкупно според широчината на секој коловоз од 10.50м до 11.99м</b>			
	- Стандарден пат	3	
		4	
	- Експресен пат	2	
		3	
	- Автопат	2	
		3	
<b>д) Вкупно според широчината на секој коловоз од 12м до 13.99м</b>			
	- Стандарден пат	3	
		4	
	- Експресен пат	3	
		4	
	- Автопат	3	
		4	
<b>ѓ) Вкупно според широчината на секој коловоз од 14м и повеќе</b>			
	- Стандарден пат	3	
		4	
		5 и >	
	- Експресен пат	4	
		5 и >	
	- Автопат	4	
	5 и >		

<sup>1)</sup> Патиштата со различен број на ленти во секој коловоз треба да бидат класифицирани според помалиот број на ленти. Должините на овие делници од патот треба да бидат означени.

<sup>2)</sup> За делот 3, бројот на лентите на двата коловоза треба да бидат означени, додека за пододделот според широчината на секој коловоз треба да биде означен само бројот на лентите на еден коловоз.

## ДЕФИНИЦИИ НА ПОИМИТЕ <sup>1)</sup>

**Коловоз** означува дел од патот што е наменет за движење на патните моторни возила; деловите од патот коишто формираат рамо со горните и долните слоеви од површината на патот, не претставува дел од автопатот. Делови од патот не се ниту оние делови коишто се наменети за движење на патни возила коишто немаат сопствен погон или, пак за паркирање на возилата дури и кога, во случај на опасност, тие повремено можат да се користат за поминување на моторни возила. Широчината на патот се мери вертикално во однос на оската на патот.

**Експресен пат** означува пат резервиран за патниот сообраќај до којшто има пристап само од т.н. јазли или контролирани крстосници, и на којшто се забранети сопирање и паркирање на коловозот (коловозите).

**Лента** означува еден од деловите на коишто е поделен коловозот, определен или не со ознаки на патот и којшто е доволно широк за еден подвижен ред на моторни возила, освен мотоциклите;

**Автопат** Пат посебно проектиран и изграден за моторен сообраќај којшто не ги опслужува објектите и имотите коишто се граничат со него и којшто:

а) Поседува, освен на посебни места или привремено, одвоени ленти за двете насоки на сообраќај одвоени еден од друг или со дел кој што не е наменет за сообраќај или со други средства;

б) Не се вкрстува во едно ниво со каков и да е пат, железничка или трамвајска пруга или пешачки премин;

в) Посебно е означен како таков со сообраќајни знаци и е резервиран за посебни категории патни моторни возила.

Овде се вклучени и влезните и излезните ленти без оглед на локацијата на соодветните сообраќајни знаци. Исто така вклучени се и урбаните (градски) автопатишта.

---

<sup>1)</sup> Дефинициите се земени од Упатството за транспортна статистика (четврта едиција, 2009, ЕУРОСТАТ - ИТФ - УНЕЦЕ)

**Табела 2**  
**ДОЛЖИНА НА ДЕЛНИЦИТЕ ОД Е ПАТОТ СПОРЕД ПРОСЕЧНИОТ ГОДИШЕН**  
**ДНЕВЕН СООБРАКАЈ (ПГДС)**

Земја:

Просечен годишен дневен сообраќај (ПГДС)		Должина на делницата (км)	
		2005	2010
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 повеќе		
18	Непознато <sup>1)</sup>		
19	<b>ВКУПНО</b>		

<sup>1)</sup> Во оваа табела, под непознато треба да се назначат оние делници од патот каде што следењето, т.е. попишувањето не е спроведено (урбанизирани и периферни урбани области).

Меѓутоа, онаму каде што земјите ја опфаќаат целата патна мрежа на Е патиштата со попишувањето, вклучувајќи ги и овие области, треба да биде даден вкупниот збир на овие бројки. Во двата случаја, зборовите од двете табели (1 и 2) треба да се совпаѓаат.

**Табела 3**  
**МЕСТА (ПУНКТОВИ) ЗА СЛЕДЕЊЕ, Т.Е. ПОПИШУВАЊЕ НА Е ПАТИШТАТА ВО 2010 ГОДИНА**

**Земја:**

Број на Е патот	Должина на патот <sup>1/</sup> (км)	Број на места (пунктови) за следење т.е. попишување				Вкупен број на пунктови <sup>2/</sup> (В)+(Г)+(Д)+(Г)
		само рачни следења, т.е. попишувања <sup>2/3/</sup>	рачни и автоматски следења, т.е. попишувања <sup>2/3/</sup>	само автоматски следења, т.е. попишувања <sup>2/</sup>	останати пунктови за следење, т.е. попишување <sup>2/3/4/</sup>	
(А)	(Б)	(В)	(Г)	(Д)	(Г)	(Е)
Сите Е патишта во земјата						
Е .....						
Е .....						

1/ Во фусноста треба да се наведе должината на патот која е заедничка за два или повеќе Е патишта.

2/ Во фусноста треба да се наведе бројот на пунктовете за следење, т.е. попишување, заеднички за два или повеќе Е патишта.

3/ Датумите на рачните следења, т.е. попишувања, треба да бидат наведени во фусноста.

4/ Природата и датумите на работа на секој пункт треба да се наведат во фусноста.

Табела 4. ДИСТРИБУЦИЈА НА МОТОРНИОТ СООБРАЌАЈ ПО КАТЕГОРИИ НА ВОЗИЛА ВО 2010 ГОДИНА

Земја

Категорија на возила	Код	Е патишта и број на коресподентно место (пункт) за следење, т.е. попишување									
		вкупно Е патишта		Е...		Е...					
		сите места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број по место (пункт) во 2010 година	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број по место (пункт) во 2010 година	промена во текот на 2005 година (%)	сите места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...			
1 Сите моторни возила	а										
1.1 Лесни моторни возила (вк.категории А и Б)	а б										
1.11 Категорија А	а ц										
1.12 Категорија Б	а ц										
1.2 Тешки моторни возила (вк.категории ц и д)	а б										
1.21 Категорија ц	а д										
1.22 Категорија д	а д										

<sup>1)</sup> Внеси го бројот на местата (пунктовите). Бројот на местото (пунктот) за следење, т.е. попишување, кој е ист за два или повеќе Е патишта треба да се наведе во фуснота. Категории на возила

А= Моторни возила со најмногу 3 тркала (мотоцикли со или без приколка, вклучувајќи моторни скутери и моторни трицикли)

Б=Патнички и лесни товарни возила (возила, вклучувајќи ги и т.н. каравани, со максимум 9 седишта, вклучувајќи го и седиштето на возачот, и лесни комбиња со максимум дозволена тежина до 3,5 тони). Патничките и лесните товарни возила се регистрирани како такви, без оглед на тоа дали се со или без приколка, вклучувајќи ги и караваните и рекреативните возила.

ц=Товарни патни возила (камioni со максимална дозволена тежина над 3.5 тони, камioni со една или повеќе приколки, влекачи со полуприколки, влекачи со полуприколки и една или повеќе приколки; влекачи без приколки или полуприколки) и специјални возила (земјоделски трактори, специјални возила како валјаци на сопствен погон, булдожери, подвижни кранови и армиски тенкови и други патни моторни возила што не се наведени на друго место).

д=Автобуси, трамваи и тролейбуси

**Објаснување на кодовите**

а)= дневен просек на моторни возила

б)= процент од дневниот просек на сите моторни возила

ц)= процент од дневниот просек на лесни моторни возила

д)= процент од дневниот просек на тешки моторни возила

Табела 4. ДИСТРИБУЦИЈА НА МОТОРНИОТ СООБРАКАЈ ПО КАТЕГОРИИ НА ВОЗИЛА ВО 2010 ГОДИНА

Земја

		Е патишта и број на соодветното место (пункт) за следење, т.е. попишување											
		сите Е патишта						Е... ..					
Категорија на возила	Код	број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> ...	
		ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена на возила по текот на 2005 година (пункт) во 2010 (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена на возила по текот на 2005 година (пункт) во 2010 (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена на возила по текот на 2005 година (пункт) во 2010 (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена на возила по текот на 2005 година (пункт) во 2010 (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена на возила по текот на 2005 година (пункт) во 2010 (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена на возила по текот на 2005 година (пункт) во 2010 (%)
		просечен број на возила по место во 2010	промена на возила по текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место во 2010	промена на возила по текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место во 2010	промена на возила по текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место во 2010	промена на возила по текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место во 2010	промена на возила по текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место во 2010	промена на возила по текот на 2005 година (%)
Сите моторни возила	а												
Лесни моторни возила (вкупно катег. А и Б)	а												
	б												
Категорија А	а												
	ц												
Категорија Б	а												
	ц												
Тешки моторни возила (вкупно катег. Ц и Д)	а												
	б												
Категорија Ц	а												
	д												
Категорија Д	а												
	д												

За објаснување за категориите на моторните возила и кодовите, види табела 4 од овој документ.

Фусноти:

- 1) Внеси го бројот на местата (пунктовите). Бројот на местото (пунктот) за следење, т.е. попишување, кој е ист за два или повеќе Е патишта
- 2) Ноќниот сообраќај, во принцип, е дефиниран како просечен годишен дневен сообраќај (ПГДС) помеѓу 22.00 и 6.00 часот
- 3) Празничниот сообраќај, во принцип, е дефиниран како просечен дневен сообраќај (ПДС) за време на приближно двомесечниот период на одмори (во исклучителни случаи еден месец)
- 4) Сообраќајот во т.н. шлиц, во принцип се дефинира како сообраќај во педесеттиот најпотоваарен час во годината

Објаснувања на кодовите

- а) = Дневен просек на моторни возила
- б) = процент од дневниот просек на сите моторни возила
- ц) = процент од дневниот просек на лесни моторни возила
- д) = процент од дневниот просек на тешки моторни возила

Табела 4. ДИСТРИБУЦИЈА НА МОТОРНИОТ СООБРАКАЈ ПО КАТЕГОРИИ НА ВОЗИЛА ВО 2010 ГОДИНА

Земја

		Е патишта и број на соодветното место (пункт) за следење, т.е. попишување														
		Е.....						Е.....								
Категорија на возила	Код	број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> .....		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> .....		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> .....		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> .....		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> .....		број на места (пунктови) за следење, т.е. попишување <sup>1)</sup> .....				
		ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена во текот на 2005 година (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена во текот на 2005 година (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена во текот на 2005 година (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена во текот на 2005 година (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена во текот на 2005 година (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена во текот на 2005 година (%)	ноќен сообраќај <sup>2)</sup> возила/8ч	промена во текот на 2005 година (%)	
		просечен број на возила по место (пункт) во 2010	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место (пункт) во 2010	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место (пункт) во 2010	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место (пункт) во 2010	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место (пункт) во 2010	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место (пункт) во 2010	промена во текот на 2005 година (%)	просечен број на возила по место (пункт) во 2010	промена во текот на 2005 година (%)	
Сите моторни возила	а															
Лесни моторни возила (вкупно катег. А и Б)	а															
	б															
Категорија А	а															
	ц															
Категорија Б	а															
	ц															
Тешки моторни возила (вкупно катег. Ц и Д)	а															
	б															
Категорија В	а															
	д															
Категорија Г	а															
	д															

За објаснување за категориите на моторните возила и кодовите, види табела 4 од овој документ.

**ФУСНОТИ:**

- 1) Внеси го бројот на местата (пунктовите). Бројот на местото (пунктот) за следење, т.е. попишување, које ист за два или повеќе Е патишта треба
- 2) Нокниот сообраќај, во принцип, е дефиниран како просечен годишен дневен сообраќај (ПГДС) помеѓу 22.00 и 6.00 часот
- 3) Празничниот сообраќај, во принцип, е дефиниран како просечен дневен сообраќај (ПДС) за време на приближно двомесечниот период на одмори (во исклучителни случаи еден месец)
- 4) Сообраќајот во т.н. шлиц, во принцип, се дефинира како сообраќај во педесеттиот најпотоварен час во годината

**Објаснувања на кодовите**

- а)= дневен просек на моторни возила
- б)= процент од дневниот просек на сите моторни возила
- ц)= процент од дневниот просек на лесни моторни возила
- д)= процент од дневниот просек на тешки моторни возила

Табела 5  
ДОЛЖИНА И ИСКОРИСТЕНОСТ НА ПАТИШТАТА <sup>1/ 2/</sup>

Земја:

1	Вкупна должина	2005	2010	Должина (км)	Возни километри (милиони годишно)							
					Вкупно				од кои <sup>3/</sup>			возила категиорија Д
					возила категиорија А	возила категиорија Б	возила категиорија Ц	возила категиорија Д				
Според видот на патот												
1.1	Сите Е патишта	2005	2010									
1.11	- Автопатишта	2005	2010									
1.12	- Експресни патишта	2005	2010									
1.13	- Други Е патишта	2005	2010									
1.2	Вкупно не Е патишта	2005	2010									
1.21	- Автопатишта	2005	2010									
1.22	- Експресни патишта	2005	2010									
1.23	- Други не Е патишта *	2005	2010									

1/ Податоците за ред 1 и 1.1 треба да се базираат врз резултатите од Пописот на Е патиштата 2005/2010; а податоците за редовите 1.2, 1.21, 1.22 и 1.23 можат да бидат проценети.

2/ Методот за процена на возниот километар треба да биде опишан во забелешка.

3/ За објаснување на категориите на моторни возила А-Г, види табела 4 од овој документ.

\* Секоја земја мора да означи која мрежа се користи (на пр., општинска, регионална, национална).



Табела 6

Симболи што треба да се користат за претставување на резултатите од Пописот на главните меѓународни сообраќајни артерии (Е патиштата) во 2010 година и податоци што треба да бидат претставени на мапите во врска со местата (пунктовите) за следење, т.е. попишување

Моторни возила		СИМБОЛИ	
Категорија (А) - (Г) по ден	Боја	Широчина во мм	
< 999	Црвена	0.5	
1 000 - 1 999	"	1	
2 000 - 5 999	"	1.5	
6 000 - 9 999	"	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 >	"	16	
<p>Патиштата што се класифицирани како автопатишта и експресни патишта, треба да бидат прикажани со црвена боја, при што општата широчина на линијата треба да ја прикаже густината на сообраќајот. Доколку е тоа можно, треба да се наведе учеството на тешките моторни возила во вкупниот сообраќај на сите моторни возила.</p>			
<p>Нецелосни или недостапни податоци</p>			<p>—■ НЛ6</p>
<p>Број на Е патот</p>			
<p>МЕСТА (ПУНКТОВИ) ЗА ПОПИШУВАЊЕ</p>			

Табела 7

## ПОДАТОЦИ ЗА ГУСТИНАТА НА МОТОРНИОТ СООБРАЌАЈ ВО 2010 ГОДИНА НА ПУНКТИВИТЕ ЗА БРОЕЊЕ НА Е ПАТИШТАТА ПРИКАЖАНИ НА КАРТАТА ВО ПРИЛОГ

Земја \_\_\_\_\_

Број на патот <sup>1)</sup>	Број на местото (пунктот) за следење, т.е. полишување	Должина на делницата од патот	Број на коловози	Нормална ширина на делницата на секој коловоз	Број на ленти <sup>2)</sup>	Нормална или просечна ширина на лентите меѓу местата (пунктовите) за следење, т.е. за	Ширина на резервна лента <sup>3)</sup>	Ширина на појасите за запирање во случај на опасност <sup>3)</sup>	Просечно дизајнирана брзина <sup>4)</sup>	Годишен просечен дневен моторен сообраќај во 2010	Процентуална промена во споредба со 2005 <sup>5)</sup>	% на тешки моторни возила <sup>6)</sup>
(А)	(Б)	(В)	(Г)	(Д)	(Ѓ)	(Е)	(Ж)	(З)	(С)	(И)	(Ј)	(К)

1) Местата (пунктовите) за следење, т.е. полишување, треба да се наредени по истиот редослед како оној опишан во Анексот 1 од Европската спогодба за главните меѓународни сообраќајни патишта ( АГР )

2) Бројот на ленти треба да се прикаже така што најсоодветно да ја претставува делницата на патот. Во случај да се работи за делница со еден коловоз, треба да се даде вкупниот број на ленти (2+2, 2+3, 3+4.).

3) За широчината на централните резервни ленти (Ж) и широчината на појасите за запирање во случај на опасност (З), да се стави нормалната широчина на поголемиот дел километри помеѓу едно место (пункт) за следење, т.е. полишување и друго. Во случај кога не се располога со информација за централните резервни ленти (Ж) и појасите за запирање во случај на опасност (З) поголемиот дел километри помеѓу едно место (пункт) за следење, т.е. полишување и друго, ве молиме посочете го постоењето на централна резервна лента и појас за запирање во случај на опасност (ДА или НЕ)

4) За просечно дизајнираната брзина (С) да се наведе нормалната брзина на поголемиот број на километри помеѓу две места (пунктови) за следење, т.е. полишување

5) Ако бројките за процентуалното зголемување или намалување во споредба со 2005 година не соодветствуваат со вистинската разлика меѓу бројките за 2010 година и веќе публикуваните од Полисот во 2005 година, треба да се даде објаснување во фуснота

6) Возните категории (Ц) и (Д) претставуваат тешки возила

Табела 8

**СТАТУС НА ПАТОКАЗИТЕ НА Е ПАТИШТАТА НА 31 ДЕКЕМВРИ 2010**

Земја

Број на Е патот	Е патишта каде што означувањето со патокази е завршено	Е патишта каде што обележувањето е во тек или е планирано	
	ДА/НЕ (ако е ДА , наведете ја датата на завршувањето; ако е НЕ , да се пополнат колоните В или Г )	означување кое е во тек (очекуван датум на завршување)	планирано обележување (очекуван датум на завршување)
А	Б	В	Г
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			
Е_____			