

Գլխավոր տեղեկություն

Տիպ	Համաձայնագիր
Тип	Инкорпорация (07.09.2006-по сей день)
Статус	Գործում է
Первоисточник	
Принят	Միավորված Ազգերի Կազմակերպություն (ՄԱԿ)
Дата принятия	15.11.1975
Дата подписания	15.11.1975
Дата вступления в силу	07.09.2006

ԳԼԽԱՎՈՐ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎՏՈՄԱՅՐՈՒԴԻՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ

Հ Ա Մ Ա Ձ Ա Յ Ն Ա Գ Ի Ր

Պայմանավորվող կողմերը,
Գիտակցելով եվրոպայում միջազգային ճանապարհային երթևեկությունը հեշտացնելու և զարգացնելու անհրաժեշտությունը,
Հաշվի առնելով, որ եվրոպական երկրների միջև կապերի ապահովման և զարգացման համար անհրաժեշտ է ունենալ համաձայնեցված ծրագիր ճանապարհների շինարարության և վերանորոգման, որոնք ապագայում բարելավվելու են միջազգային երթևեկության և շրջակա միջավայրի պահանջները,

Համաձայնեցին ներքոհիշյալի վերաբերյալ.

Հոդված 1. E-ճանապարհային միջազգային ցանցի սահմանումը և ընդունումը

Պայմանավորվող կողմերն ընդունում են առաջարկվող ճանապարհային ցանցը, որն այսուհետ անվանվում է «E-ճանապարհային միջազգային ցանց» և նկարագրված է սույն Համաձայնագրի 1-ին հավելվածում, որպես համաձայնեցված ծրագիր միջազգային նշանակություն ունեցող ճանապարհների շինարարության և վերանորոգման, որոնք նրանք մտադիր են իրականացնել իրենց ազգային ծրագրերի շրջանակներում:

Հոդված 2.

E-ճանապարհային միջազգային ցանցը բաղկացած է հյուսիս-հարավ և արևմուտք-արևելք ուղղվածություն ունեցող հիմնական ճանապարհների ցանցային համակարգից. այն ներառում է նաև հիմնական ճանապարհների միջև գտնվող միջանկյալ ճանապարհները և ճյուղավոր, շղթայական և կապող ճանապարհները:

Հոդված 3. E-ճանապարհային միջազգային ցանցի ճանապարհների շինարարությունը և վերանորոգումը

Սույն Համաձայնագրի 1-ին հոդվածում հիշատակված E-ճանապարհային միջազգային ցանցի ճանապարհները պետք է համապատասխանեցվեն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հավելվածի դրույթների պահանջներին:

Հոդված 4. E-ճանապարհային միջազգային ցանցի ճանապարհների գծանշումը

1. E-ճանապարհային միջազգային ցանցի ճանապարհները սահմանվում և գծանշվում են սույն Համաձայնագրի 3-րդ հավելվածում նկարագրված ճանապարհային նշանով:
2. E-ճանապարհների նշանակման համար օգտագործվող բոլոր նշանները, որոնք չեն համապատասխանում սույն Համաձայնագրի և նրա հավելվածների դրույթներին, հեռացվում են երեք տարվա ընթացքում՝ սկսած շահագրգիռ պետության համար սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից, 6-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:
3. Սույն Համաձայնագրի 3-րդ հավելվածում նկարագրվածին համապատասխանող նոր ճանապարհային նշանները տեղադրվում են E-ճանապարհային միջազգային ցանցի բոլոր ճանապարհներին, չորս տարվա ընթացքում՝ սկսած շահագրգիռ պետության համար սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից, 6-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:
4. Սույն հոդվածի դրույթները ենթակա չեն սահմանափակումների, որոնք կարող են թիվել սույն Համաձայնագրի 1-ին հոդվածում հիշատակված ազգային ծրագրերից:

Հոդված 5. Սույն Համաձայնագրի ստորագրման և Մասնակից դառնալու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագիրը ստորագրության համար բաց է մինչև 1976 թ. դեկտեմբերի 31-ը՝ այն պետությունների համար, որոնք Միավորված ազգերի կազմակերպության Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի անդամներ են, կամ որոնց թույլատրված է մասնակցել Հանձնաժողովի աշխատանքներին խորհրդատուի կարգավիճակով՝ համապատասխան Հանձնաժողովի իրավասության մասին 8-րդ կետի:
2. Այդ պետությունները կարող են դառնալ սույն Համաձայնագրի Կողմեր հետևյալ ճանապարհով.
 - ա) ստորագրմամբ, որը ենթակա չէ վավերացման, ընդունման կամ հաստատման,
 - բ) ստորագրմամբ, որը ենթակա է վավերացման, ընդունման կամ հաստատման, որին հաջորդում է վավերացումը, ընդունումը կամ հաստատումը, կամ
 - գ) միանալով դրան:
3. Վավերացումը, ընդունումը, հաստատումը կամ միանալն իրականացվում են պատշաճ ձևով կազմած փաստաթուղթը Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին ի պահ հանձնելով:

Հոդված 6. Սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելը

1. Սույն Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում 90 օր անց՝ սկսած այն օրվանից, երբ ութ պետությունների կառավարությունները ստորագրում են այն առանց վավերացման, ընդունման կամ հաստատման մասին պայմանի կամ ի պահ են հանձնել վավերագիրը, ընդունման, հաստատման կամ միանալու մասին փաստաթուղթը՝ պայմանով, որ E-ճանապարհային միջազգային ցանցի մեկ կամ ավելի ճանապարհներ շարունակաբար միացնում են առնվազն չորս պետությունների տարածքները, որոնք նշված ձևով ստորագրել են կամ ի պահ են հանձնել նման փաստաթուղթը: Եթե այս պայմանը չի կատարվում, Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում 90 օր անց՝ սկսած այն օրվանից, երբ այն ստորագրվում է առանց վավերացման, ընդունման կամ հաստատման մասին պայմանի, կամ ի պահ է հանձնվում վավերագիրը, ընդունման, հաստատման կամ միացման փաստաթուղթը, որով այդ պայմանը բավարարվում է:
2. Յուրաքանչյուր պետության համար, որն ի պահ է հանձնում վավերագիրը, ընդունման, հաստատման կամ միանալու մասին փաստաթուղթը սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված 90 օր ժամկետի սկսվելուց հետո, Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտնում նշված փաստաթուղթն ի պահ հանձնելուց 90 օր հետո:
3. Ուժի մեջ մտնելով՝ սույն Համաձայնագիրը դադարեցնում է Պայմանավորվող կողմերի միջև հարաբերություններում գործող՝ 1950 թ. սեպտեմբերի 16-ին ժնկում ստորագրված Միջազգային ավտոմայրուղիների շինարարության մասին Հռչակագիրը և փոխարինում է նրան:

Հոդված 7. Սույն Համաձայնագրի հիմնական տեքստում փոփոխություններ կատարելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի հիմնական տեքստում կարող են փոփոխություններ կատարվել սույն հոդվածում նշված ընթացակարգերից մեկի համաձայն:
 2. ա) Պայմանավորվող կողմի պահանջով սույն Համաձայնագրում փոփոխություններ կատարելու մասին նրա ցանկացած առաջարկություն քննարկվում է Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի (ԵՏՀ) Ճանապարհային տրանսպորտի աշխատանքային խմբում:
 - բ) Եթե փոփոխությունն ընդունված է ներկա և քվեարկողների երկու երրորդի կողմից, և եթե այդպիսի մեծամասնությունը ներառում է ներկա և քվեարկող Պայմանավորվող կողմերի երկու երրորդը կազմող մեծամասնությունը, Գլխավոր քարտուղարն ուղարկում է փոփոխությունը բոլոր Պայմանավորվող կողմերին՝ այն ընդունելու համար:

գ) Եթե փոփոխությունն ընդունվել է Պայմանավորվող կողմերի երկու երրորդի կողմից, Գլխավոր քարտուղարը այդ մասին ծանուցում է բոլոր Պայմանավորվող կողմերին, և, այդ ծանուցման օրվանից սկսած, 12 ամիս հետո փոփոխությունը մտնում է ուժի մեջ: Փոփոխությունն ուժի մեջ է մտնում բոլոր Պայմանավորվող կողմերի համար՝ բացառությամբ այն կողմերի, որոնք դրա ուժի մեջ մտնելուց առաջ հայտարարել են, որ չեն ընդունում այդ փոփոխությունը:

3. Պայմանավորվող կողմերի առնվազն մեկ երրորդի պահանջով՝ Գլխավոր քարտուղարը գումարում է խորհրդաժողով, որին հրավիրվում են 5-րդ հոդվածում նշված պետությունները: Սույն հոդվածի 2-րդ կետի «ա» և «բ» ենթակետերում նշված ընթացակարգը կիրառվում է նման խորհրդաժողովի քննարկմանը ներկայացված ցանկացած փոփոխության դեպքում:

Հոդված 8. Սույն Համաձայնագրի I հավելվածում փոփոխություններ կատարելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի I հավելվածը կարող է փոփոխվել սույն հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն:

2. Պայմանավորվող կողմի պահանջով սույն Համաձայնագրի I հավելվածում փոփոխություններ կատարելու մասին նրա ցանկացած առաջարկություն քննարկվում է Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի (ԵՏՀ) Ճանապարհային տրանսպորտի աշխատանքային խմբում:

3. Եթե փոփոխությունն ընդունված է մեծամասնության կողմից, և եթե այդպիսի մեծամասնությունը ներառում է ներկա և քվեարկող Պայմանավորվող կողմերի մեծամասնությունը, Գլխավոր քարտուղարը փոփոխությունն ուղարկում է անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմերի իրավասու մարմիններին: Անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմեր են համարվում՝

ա) նոր կամ գոյություն ունեցող A կարգի միջազգային ճանապարհի փոփոխության դեպքում՝ ցանկացած Պայմանավորվող կողմ, որի տարածքը հատում է տվյալ ճանապարհը,

բ) նոր կամ գոյություն ունեցող B կարգի միջազգային ճանապարհի փոփոխության դեպքում՝ ցանկացած Պայմանավորվող կողմ, որը սահմանակից է հայց ներկայացրած երկրի հետ, որի տարածքը հատվում է միջազգային A կարգի ճանապարհի կամ ճանապարհների հետ, որոնց հետ կապված է նոր կամ փոփոխման ենթակա B կարգի միջազգային ճանապարհը: Սույն կետի նպատակներով սահմանակից են համարվում նաև այն երկու Պայմանավորվող կողմերը, որոնց տարածքում գտնվում են A կարգի միջազգային ճանապարհի կամ ճանապարհների վրա գտնվող ծովային երթուղու վերջնական կետերը:

4. Սույն հոդվածի 3-րդ կետի դրույթների համաձայն հաղորդված ցանկացած առաջարկվող փոփոխություն ընդունվում է, եթե, այդ հայտարարության օրվանից սկսած, վեցամսյա ժամկետում անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմերի իրավասու մարմիններից ոչ մեկը չի ծանուցում Գլխավոր քարտուղարին փոփոխությանն առարկելու մասին: Եթե Պայմանավորվող կողմի մարմինը հայտարարում է, որ իր ազգային օրենսդրությունը պարտավորեցնում է իր համաձայնությունը ենթարկել հատուկ թույլտվությանը կամ օրենսդիր մարմնի հավանությանը, իրավասու մարմինը չի համարվում սույն Համաձայնագրի 1-ին հավելվածի փոփոխություններին համաձայնված կողմ, և առաջարկվող փոփոխությունը համարվում է ընդունված միայն այն ժամանակ, երբ նշված իրավասու մարմինը ծանուցում է Գլխավոր քարտուղարին պահանջվող թույլտվությունը կամ հավանությունը ստանալու մասին:

Եթե նման ծանուցումը չի արվում 18 ամսվա ընթացքում, սկսած այն օրվանից, երբ առաջարկվող փոփոխությունն ուղարկվել է իրավասու մարմին, կամ եթե վերոնշյալ վեցամսյա ժամկետում անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմի իրավասու մարմինը հայտնում է իր առարկությունն առաջարկվող փոփոխության վերաբերյալ, փոփոխությունը չի ընդունվում:

5. Ցանկացած ընդունված փոփոխություն Գլխավոր քարտուղարի կողմից ուղարկվում է բոլոր Պայմանավորվող կողմերին և ուժի մեջ է մտնում բոլոր Պայմանավորվող կողմերի համար այդ ծանուցման ուղարկումից երեք ամիս հետո:

Հոդված 9. Սույն Համաձայնագրի II և III հավելվածներում փոփոխություններ կատարելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի II և III հավելվածները կարող են փոփոխվել սույն հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն:

2. Պայմանավորվող կողմի պահանջով սույն Համաձայնագրի II և III հավելվածներում փոփոխություններ կատարելու մասին նրա ցանկացած առաջարկություն քննարկվում է Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի (ԵՏՀ) Ճանապարհային տրանսպորտի աշխատանքային խմբում:

3. Եթե փոփոխությունն ընդունված է մեծամասնության կողմից, և եթե այդպիսի մեծամասնությունը ներառում է ներկա և քվեարկող Պայմանավորվող կողմերի մեծամասնությունը, Գլխավոր քարտուղարը փոփոխությունն ուղարկում է անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմերի իրավասու մարմիններին՝ ընդունելու համար:

4. Նման փոփոխությունն ընդունվում է, եթե, ծանուցման ուղարկման օրվանից սկսած, վեցամսյա ժամկետում մեկ երրորդից պակաս Պայմանավորվող կողմերի իրավասու

մարմիններն են ծանուցում Գլխավոր քարտուղարին փոփոխության վերաբերյալ իրենց առարկության մասին:

5. Ցանկացած ընդունված փոփոխություն Գլխավոր քարտուղարի կողմից ուղարկվում է բոլոր Պայմանավորվող կողմերին և ուժի մեջ է մտնում բոլոր Պայմանավորվող կողմերի համար, այդ ծանուցման ուղարկումից երեք ամիս հետո:

Հոդված 10. Ծանուցում իրավասու մարմնի հասցեի վերաբերյալ, որին պետք է հաղորդվեն սույն Համաձայնագրի հավելվածներում փոփոխություններ կատարելու առաջարկները

Սույն Համաձայնագիրը ստորագրելու, վավերացնելու, ընդունելու, հաստատելու կամ նրան միանալու պահին յուրաքանչյուր պետություն հայտնում է Գլխավոր քարտուղարին իր մարմնի անվանումը և հասցեն, որին, սույն Համաձայնագրի 8-րդ և 9-րդ հոդվածների դրույթների համաձայն, պետք է հաղորդվեն սույն Համաձայնագրի հավելվածներում փոփոխություններ կատարելու մասին առաջարկները:

Հոդված 11. Սույն Համաձայնագրի չեղյալ հայտարարումը և գործողության դադարեցումը

Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է չեղյալ հայտարարել սույն Համաձայնագիրը Գլխավոր քարտուղարին հասցեագրված գրավոր ծանուցման միջոցով: Չեղյալ հայտարարումն ուժի մեջ է մտնում այդ ծանուցումը Գլխավոր քարտուղարի ստանալու օրվանից մեկ տարին լրանալուց հետո:

Հոդված 12.

Սույն Համաձայնագիրը դադարում է ուժի մեջ լինելուց, եթե Պայմանավորվող կողմերի թիվը պակաս է ութից՝ իրար հաջորդող տասներկու ամիսների ցանկացած ժամանակահատվածում:

Հոդված 13. Վեճերի կարգավորումը

1. Երկու կամ ավելի Պայմանավորվող կողմերի միջև սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ կապված ցանկացած վեճ, որը Կողմերը չեն կարող լուծել բանակցությունների կամ կարգավորման այլ միջոցներով, փոխանցվում է արբիտրաժ՝ ցանկացած վիճաբանող Պայմանավորվող կողմի պահանջով և այդ նպատակով փոխանցվում է մեկ կամ մի քանի միջնորդ դատավորների, որոնք ընտրվում են վիճաբանող Պայմանավորվող կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ: Եթե, արբիտրաժի պահանջի օրվանից սկսած, երեք ամսվա ընթացքում վիճաբանող Պայմանավորվող կողմերը չկարողանան պայմանավորվել միջնորդ դատավորի կամ միջնորդ դատավորների ընտրության վերաբերյալ, այդ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է դիմել Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին՝ մեկ միջնորդ դատավոր նշանակելու խնդրանքով, որին փոխանցվում է տվյալ վեճը՝ լուծման համար:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետի համաձայն նշանակված միջնորդ դատավորի կամ միջնորդ դատավորների վճիռը պարտադրող ուժ ունի վիճաբանող Պայմանավորվող կողմերի համար:

Հոդված 14. Սույն Համաձայնագրի կիրառման սահմանափակումները

Ոչինչ սույն Համաձայնագրում Պայմանավորվող կողմին չի կանխում ձեռնարկել այնպիսի գործողություն, որը համատեղելի է Միավորված ազգերի կազմակերպության Կանոնադրության հետ և թելադրվում է իրավիճակի ծայրահեղ անհրաժեշտությամբ, և որը նա անհրաժեշտ է համարում իր արտաքին և ներքին անվտանգության համար:

Հոդված 15. Հայտարարություն սույն Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածի վերաբերյալ

Ցանկացած պետություն կարող է սույն Համաձայնագրի ստորագրման պահին կամ վավերագիրը, ընդունման, հաստատման կամ դրան միանալու մասին փաստաթուղթը ի պահ հանձնելու ժամանակ հայտարարել, որ իր նկատմամբ չի կիրառում սույն Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածը: Մյուս Պայմանավորվող կողմերը կապված չեն համարվում 13-րդ հոդվածի դրույթների վերաբերյալ այդպիսի հայտարարություն արած ցանկացած Պայմանավորվող կողմի առնչությամբ:

Հոդված 16. Պայմանավորվող կողմերին ուղղված ծանուցումները

Սույն Համաձայնագրի 7-րդ, 8-րդ, 9-րդ և 15-րդ հոդվածներում նախատեսված ծանուցումներից և հաղորդագրություններից բացի՝ Գլխավոր քարտուղարը ծանուցում է Պայմանավորվող կողմերին և 5-րդ հոդվածում նշված այլ պետություններին՝

ա) 5-րդ հոդվածի համաձայն ստորագրումների, վավերացումների, ընդունումների, հաստատումների և միացումների մասին,

- բ) 6-րդ հոդվածի համաձայն սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվա մասին,
գ) 7-րդ հոդվածի 2.գ կետի, 8-րդ հոդվածի 4-րդ և 5-րդ կետերի և 9-րդ հոդվածի համաձայն սույն Համաձայնագրի փոփոխությունների ուժի մեջ մտնելու օրվա մասին,
դ) 11-րդ հոդվածի համաձայն չեղյալ հայտարարելու մասին,
ե) 12-րդ հոդվածի համաձայն սույն Համաձայնագրի դադարեցման մասին:

Հոդված 17. Սույն Համաձայնագրի ի պահ հանձնումը Գլխավոր քարտուղարին

1976 թ. դեկտեմբերի 31-ից հետո սույն Համաձայնագրի բնօրինակը ի պահ է հանձնվում Միավորված ազգերի կազմակերպության Գլխավոր քարտուղարին, որը վավերացված օրինակները ուղարկում է սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածում նշված բոլոր պետություններին:

Ի Հավաստումն որի՝ ներքոստորագրյալները, լինելով պատշաճ կերպով լիազորված, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

Կատարված է ժևնևում հազար ինը հարյուր յոթանասունհինգ թվականի նոյեմբերի տասնհինգին՝ անգլերեն, ռուսերեն և ֆրանսերեն մեկական օրինակով. ընդ որում՝ բոլոր երեք տեքստերը հավասարազոր են:

Հավելված 1

Է-ՃԱՆԱԴԱՐՀԱՅԻՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՑԱՆՑ

Բացատրություններ

1. Հիմնական և միջանկյալ ճանապարհները, որոնք կոչվում են A կարգի ճանապարհներ, ունեն երկնիշ համարներ. ճյուղավոր, շղթայական և կապող ճանապարհները, որոնք կոչվում են B կարգի ճանապարհներ, ունեն եռանիշ համարներ:

2. Հյուսիս-հարավ ուղղվածության հիմնական ճանապարհները ունեն երկնիշ կենտ համարներ, որոնք ավարտվում են 5 թվով և աճում են արևմուտքից դեպի արևելք: Արևելք-արևմուտք ուղղվածության հիմնական ճանապարհները ունեն երկնիշ զույգ համարներ, որոնք ավարտվում են 0 թվով և աճում են հյուսիսից դեպի հարավ: Միջանկյալ ճանապարհները համապատասխանաբար ունեն երկնիշ կենտ և երկնիշ զույգ համարներ, որոնք տեղադրված են այն հիմնական ճանապարհների համարների մեջտեղում, որոնց միջև նրանք գտնվում են: B կարգի ճանապարհները ունեն եռանիշ համարներ. ընդ որում՝ առաջին թիվը համընկնում է մոտակա հիմնական ճանապարհի համարին, որը գտնվում է տվյալ B կարգի ճանապարհից դեպի հյուսիս, իսկ երկրորդ թիվը համընկնում է մոտակա հիմնական ճանապարհի համարին, որը գտնվում է նշված B կարգի ճանապարհից դեպի արևմուտք. երրորդ թիվը իրենից ներկայացնում է հերթական համարը:

3. Հյուսիս-հարավ ուղղվածության A կարգի ճանապարհները, որոնք գտնվում են E 99 ճանապարհից դեպի արևելք, ունեն եռանիշ կենտ համարներ՝ 101-ից մինչև 129-ը: Այդ ճանապարհների նկատմամբ կիրառվում են նաև վերոնշյալ 2-րդ կետում հիշատակված մյուս կանոնները:

4. E 101 ճանապարհից դեպի արևելք գտնվող ճյուղավորումները և կապող ճանապարհներն ունեն եռանիշ համարներ, որոնք սկսվում են 0-ով՝ 001-ից մինչև 099:

ՃԱՆԱԴԱՐՀՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

Ա. Գլխավոր ճանապարհներ

1. Ուղղությունը՝ արևմուտք-արևելք

ա) Հիմնական ճանապարհներ

E 10 Ա - Նարվիկ - Կիրունա - Լուվեո

E 20 Շանոն - Լիմերիկ - Պորտ - Լեյքշե - Դուբլին... Լիվերպուլ - Մանչեստր - Բրեդֆորդ - Լիդս - Հալլ... Եսքերգ - Կոլդինգ - Միդլֆարտ - Նիբորգ ... Կորսյեր - Կյոգե - Կոպենհագեն... Մալմե - Հելսինգբորգ - Հալմստադ - Գյոթեբորգ - Էրեբրու - Արբոգա - Եսկիլստունա - Սեդերտեյե - Ստոկհոլմ... Տալլին - Սանկտ Պետերբուրգ

E 30 Կորկ - Ուոթերֆորդ - Ուեքսֆորդ - Ռոսլեր... Ֆիշգարդ - Սուոնսի - Կարդիֆ - Նյուպորտ - Բրիստոլ - Լոնդոն - Քուլչեստր - Իփսվիչ - Ֆելքսթոու... Հուկ վան Հոլլանդ - Դեն Հաագ - ռուդա - Ուտրեխտ - Ամերսֆորտ - Օլդենզաալ - Օսնաբրյուկ - Բադ Օյենհաուզեն - Հանովեր - Բրաունշվեյգ - Մագդեբուրգ - Բեռլին - Սվեբոդգին - Պոզնան - Լոփչ - Վարշավա - Բրեստ - Մինսկ - Սմոլենսկ - Մոսկվա - Ռյազան - Պենզա - Սամարա - Ուֆա - Չելյաբինսկ - Կուրգան - Իշիմ - Օմսկ

Է 40 Կալե - Օստենդե - Ենտ - Բրյուսել - Լյեժ - Ասհեն - Զյոլն - Օլպե - իսեն - Բադ Հերսֆելդ - Հերլեսհաուզեն - Էյզենահ - Էրֆուրտ - Երա - Կեմսից - Դրեզդեն - Երլից - Լեգնիցա - Վրոցլավ - Օպոլե - լիվիցե - Կրակով - Պշեմիսլ - Լվով - Ռովնո - Ժիտոմիր - Կիև - Խարկով - Լուգանսկ Վոլգոգրադ - Աստրախան - Ատիրաու - Բելսեու - Կունգրադ - Նուկուս - Դաշհաուզ - Բուհարա - Նավոյ - Սամարղանդ - Ջիզակ - Տաշքենդ - Շիմքենդ - Ջամբուլ - Բիշկեկ - Ալմաթի - Սառի - Օգեկ - Տալդի-Կուրգան - Ուշալար - Տաշքենսկեն - Այագուզ - Գիորգիսկա - Ուստ-Կամենոգորսկ - Լենինգորսկ

Է 50 Բրեստ - Ռենն - Լե Ման - Փարիզ - Ռեյմս - Մեց - Սաարբրյուկեն - Մանհեյմ - Հելլերոն - Նյուրենբերգ - Ռոզվադով - Պլզեն - Պրահա - Յիգլավա - Բռնո - Տրենչին - Պրեշով - Կոշիցե - Վիշնի Նեմեցկե - Ուժգորոդ - Մուկաչևո - Ստրիպ - Տերնոպոլ - Խմելնիցկի - Վիննիցա - Ուման - Կիզլովոգրադ - Դնեպրոպետրովսկ - Դոնեցկ - Դոնի Ռոստով - Արմավիր - Միներալնիե Վոդի - Մախաչկալա

Է 60 Բրեստ - Նանտ - Տուր - Օռլեան - Կուրտեն - Բոնե - Բեզանսոն - Բելֆորտ - Մալիաուզ - Բագել - Ցյուրիխ - Վինտերտուր - Սենտ ալեն Սենտ Մարգրետեն - Լաուսեախ - Ֆելդկիրխ - Իմստ - Ինսբրուկ - Վյորգլ - Ռոզենհեյմ - Չայցուրգ - Լինց - Վիննա - Նիկելսդորֆ - Մոսոմադյարովար - Դյեր - Բուդապեշտ - Պուշակովադանի - Օրադեա - Կուլմ Նապոկա - Տուրոպ - Տիրգու-Մուրեշ - Բրաշով - Պրոշտի - Բուխարեստ - Ուրգիչենի - Սլոբոզիա - Հիրշովո - Կոնստանտա... Փոթի - Սամթրեդիա - Կաշուրի - Թբիլիսի - յանջա - Եվլակ - Բաքու... Թուրքմենբաշի - Դիզիլարբատ - Աշգաբատ - Տեշեն - Մարի - Չարջու - Ալատ - Բուխարա - Կարշի - Գուզայ - Շերոբոդ - Թերմիզ - Դուշանբե - Ջիրգաթալ - Մարի Տաշ - Իրքեշտամ

Է 70 Լա Կորյունյա - Օվեդո - Բիլբաո - Սան Սեբաստիան - Բորդո - Կլերմոն ֆերան - Լիոն - Շամբերի - Սյուզա - Տուրին - Ալեսանդրիա - Տորտոնա - Բրեշիա - Վերոնա - Մեստրե (Վենետիկ) - Պալմանովա - Տրիեստե - Լուբյանա - Չագրեբ - Դյակովո - Բելգրադ - Վրշաց - Տիմիշոարա - Կարանշեբեշ - Դորբետա Տուրնու Սևերին - Կրայովա - **Ալեքսանդրիա** - Բուխարեստ - Ջուրջու - Ռուսե - Ռազգրադ - Շումեն - Վառնա... Սամսուն - Օրդու - Գիրեսուն - Տրաբզոն - Բաթում - Փոթի

Է 80 Լիսաբոն - Սանտարեն - Լեյրիա - Կոիմբրա - Ավեյրու (Ալբերգարիա) - Վիզեու - Գուարդա - Վիյար - Ֆորմոսո - Սալամանկա - Բուրգոս - Սան Սեբաստիան - Պո - Տուլուզա - Նարբոն - Նիմ - Պրովանս - Նիցցա - Վինտիմիլյա - Սավոնա - Ջենովա - Լա Սպեցիա - Միլյարինո - Լիվորնո - րոսետո - **Չիվիտավեկյա** - Հռոմ - Պեսկարա... Դուբրովնիկ - Պետրովաց - Պոդգորիցա - Պրիշտինա - Նիշ - Դիմիտրովգրադ - Սոֆիա - Պլովդիվ - Սվիլեգրադ - Էդիրնե - Բաբանսկի - Սիլվիի - Ստամբուլ - Իզմիր - Ադաբազարի - Բուլու - Երեդե - Իլգազ - Ամասիա - Նիսսար - Ռեֆահիե - Երզնկան - Աշկալե - Էրզրում - Ադրի - Գյուլբուլակ - Իրան (Իսլամական Հանրապետություն)

Է 90 Լիսաբոն - Մոնտիժու - Սետուբալ - Եվորա - Կայա - Բադախոս - Մադրիդ - Սարագոսա - Լերիդա - Բարսելոնա... Մասարա դել Վալյո - Ալկամո - Պալերմո - Բուոնֆորնելո Մեսինա... Ռեջո դի Կալաբրիա - Կատանզարո - Կոտտոնե - Սիբարի - Մետապոնտո - Տարանտո - Բրինդիզի... Իգուլմենիցա - Յանինա - Կոզանի - Սալոնիկ - Ալեքսանդրապոլիս - Իպսալա - Կեշան - Ելիբուլու... Լյապսեկի - Բուրսա - Եսկիշեիր - Սիվրիհիսար - Անկարա - Աքսարայ - Ադանա - Տոպրակկալե - ադիանտեպ - Ուրֆա - Նուսայբին - Ջիզրե - Հաբուր - Իրաք

բ) Միջանկյալ ճանապարհներ

Է 04 Հելսինգբորգ - Յոնչոպինգ - Նորչոպինգ - Սեդերտեյե - Ստոկհոլմ - Սունդսվալ - Ումեո - Լուլեո - Հապարանդա - Տորնիո

Է 06 Տրելեբորգ - Մալմե - Հալմստադ - յոթեբորգ - Օսլո - Լիլեհամներ - Տրոնհեյմ - Նարվիկ - Օլդերֆորդ - Կարասյոկ - Կերկենես

Է 08 Տրոմսյե - Նորտոնսբոտն - Շիբոտն - Կիլպիշյարվի - Տորնիո - Օուլու - Վաասա - Թուրքու

Է 12 Մո իՌանա - Ումեո... Վաասա - Տամպերե - Հելսինկի

Է 14 Տրոնհեյմ - Ստորլին - Օստերսունդ - Սունդսվալ

Է 16 Լոնդոնդերի - Բելֆաստ... Գլազգո - Էդինբուրգ... Բերգեն - Ֆագերես - Օսլո

Է 18 Կրեյգաբոն - Բելֆաստ - Լեռն... Ստրանրի - Գրետնա - Կարլայլ - Նյուքասլ... Քրիստիանսանդ - Օսլո - Էրեբրու - Արբուզա - Վեստերոս - Ստոկհոլմ/Կապելսիեր... Մարիհամն - Թուրքու/Նաանտալի - Հելսինկի - Վաալիմա - Սանկտ Պետերբուրգ

Է 22 Հոլիհեդ - Չեսթեր - Ուորինգթոն - Մանչեստր - Լիդս - Դոնքաստր - Իմինգհեմ...

Ամստերդամ - Գրոնինգեն - Օլդենբուրգ - Բրեմեն - Համբուրգ - Լյուբեկ - Ռոստոկ - Շտրալզունդ - Չասնից... Տրեյերորգ - Մալմե - Կալմար - Նորչոպինգ - Վենտսպիլս - Ռիգա - Ռեգելսեն - Վելիկիե Լուկի - Մոսկվա - Վլադիմիր - Նիժնի Նովգորոդ

E 24 Բիրմինգեմ - Թեմբրիջ - Իսսվիչ

E 26 Համբուրգ - Բեռլին

E 28 Բեռլին - Շեցին - ոլենյով - Կոշալին - Գդանսկ... Կալինինգրադ - Տոլպակի - Նեստերով - Մարյամպոլ - Վիլնյուս - Մինսկ

E 32 Զուլեստր - Հարվիչ

E 34 Ցեբրյուգեն - Անտվերպեն - Էյնդհովեն - Վենլո - Օբերհաուզեն - Դորտմունդ - Բադ Օյենհաուզեն

E 36 Բեռլին - Լյուբեքսաու - Կոտբուս - Լեգնիցա

E 38 լուխով - Կուրսկ - Վորոնեժ - Սարատով - Ուրալսկ - Ակտոբե - Կարաբուտակ - Արալսկ - Նովոկազալինսկ - Կզիլորդա

E 42 Դյունկերկ - Լիլ - Մոնս - Շարլերուա - Նամյուր - Լյեժ - Սեն Վիտ - Վիտլիխ - Բինգեն - Վիսբադեն - Ֆրանկֆուրտ Մայնի վրա - Աշաֆենբուրգ

E 44 Հավր - Ամյեն - Շարլեիլ - Մեգեր - Լյուքսեմբուրգ - Տրիր - Կոբլենց - Գիսեն

E 46 Շերբուրգ - Կանն - Ռաուն - Ռեյմս - Շարլեիլ - Մեգեր - Լյեժ

E 48 Շվեյնֆուրտ - Բայրոյտ - Մարկտրեդվից - Չեբ - Կարլովի Վարի - Պրահա

E 52 Ստրասբուրգ - Ապենվեյեր - Կարլսրուե - Շտուտգարտ - Ուլմ - Մյունխեն - Չալցբուրգ

E 54 Փարիզ - Շոմոն - Մալիաուգ - Բագել - Վալդսհուտ - Լինդաու - Մյունխեն

E 56 Նյուրնբերգ - Ռեգենսբուրգ - Պասաու - Վելս - Չատլենդ

E 58 Վիեննա - Բրատիսլավա - Չվոլեն - Կոշիցե - Ուժգորոդ - Մուկաչևո - Հալմեու - Սուկկա - Յասի - Լեուզենի - Քիշնև - Օդեսա - Նիկոլան - Հերսոն - Մելիտոպոլ - Տագանռոգ - Դոնի Ռոստով

E 62 Նանտ - Պուատյե - Մակոն - Ժնև - Լոզան - Մարտինյի - Սյոն - Սիմպլոն - Գրավելոնա Տոչե - Միլան - Տորտոնա - Ջենովա

E 64 Տուրին - Միլան - Բրեշիա

E 66 Ֆորտեցա - Սան Կադրիո - Շպիտալ - Վիլահ - Կլագենֆուրտ - րաց - Վեսպրեմ - Սեկեշֆեհերվար

E 68 Սեգեդ - Արադ - Դևա - Սիբիու - Բրաշով

E 72 Բորդո - Թուլուզ

E 74 Նիցցա - Կունեո - Աստի - Ալեքսանդրիա

E 76 Միլան - Ֆլորենցիա

E 78 Գրոսետո - Արեցո - Սանսեպոլկրո - Ֆանո

E 82 Պորտո - Վիյա Ռեալ - Բրագանսա - Սամորա - Տորդեսիլյաս

E 84 Կեշան - Տեկիրդաք - Սիլիվրի

E 86 Կրիստալոպիշի - Ֆլորինա - Վևի - Էֆիրա - Սալոնիկ

E 92 Իգումենիցա - Յանին - Տրիկալա - Վոլոս

E 94 Կորինթոս - Աթենք

Ե 98 Տոպբոդազի - Կիրիխան - Ռեյհանլի - Չիլվեգյոզու - Սիրիայի Արաբական
Հանրապետություն

2. Ուղղությունը՝ հյուսիս - հարավ

ա) Հիմնական ճանապարհներ

Ե 05 Գրինոկ - Գլազգո - Գրետնա - Կարլայլ - Պենրիթ - Պրեսթոն - Ուորինգթոն - Բիրմինգեմ -
Նյուքեթի - Սաուքեմփթոն... Հավր - Փարիզ - Օռլեան - Տուր - Պուատյե - Բորդո - Սան
Սեբաստիան - Բուրգոս - Մադրիդ - Կորդոբա - Սևիլիա - Կադիս - Ալթեսիրաս

Ե 15 Ինվերնես - Պերտ - Էդինբուրգ - Նյուքասլ - Սքոթս - Քորներ - Դոնքաստր - Լոնդոն -
Ֆլուքսթոուն - Դուվր... Կալե - Փարիզ - Լիոն - Օրանժ - Նարբոն - Ժերոնա - Բարսելոնա -
Տարագոնա - Կաստելյոն դե լա Պլանա - Վալենսիա - Ալիկանտե - Մուրսիա - Ալթեսիրաս

Ե 25 Հուկ վան Հուլանդ - Ռոտերդամ - ուդա - Ուտրեխտ - Հետրադենբու - Էյնդհովեն -
Մաաստրիխտ - Լյեժ - Բուստոն - Անդրեն - Լյուքսեմբուրգ - Մեց - Սենտ Ավուդ - Ստրասբուրգ -
Մալիաուգ - Բագել - Օլտեն - Բեռն - Լոզան - Ժնև - Մոն Բլան - Աուստա - Իվրեա - Վերչելի -
Ալեքսանդրիա - Ջենովա... Բաստիա - Պորտո Վենկո - Բոնիֆաչո... Պորտո Տորես - Սասարի -
Կալարի... Պալերմո

Ե 35 Ամստերդամ - Ուտրեխտ - Արնեմ - Էմերիկ - Օբերհաուզեն - Զյուլ - Ֆրանկֆուրտ Մայնի
վրա - Հեյդելբերգ - Կառլսրուե - Օֆենբուրգ - Բագել - Օլտեն - Լյուքսեմբուրգ - Ալտդորֆ - Սեն դթարդո
- Բելինցոնա - Լուգանո - Կիասո - Կոմո - Միլան - Պյաչենցա - Պարմա - Մոդենա - Ֆլորենցիա -
Արենո - Հռոմ

Ե 45 յոթբորգ - Ֆրեդրիկսհավն - Օլբորգ - Օրիոս - Վեյլե - Կոլդինգ - Գրեսլե - Ֆլենսբուրգ -
Համբուրգ - Հանովեր - Գյոթինգեն - Կասել - Ֆուլդա - Վյուրցբուրգ - Նյուրնբերգ - Մյունխեն -
Ռոզենհեյմ - Վյորդ - Ինսբրուկ - Բրեներ - Ֆորտեցա - Բոլցանո - Տրենտո - Վերոնա - Մոդենա -
Բոլոնիա - Չեզենա - Պերուջա - Ֆիանո (Հռոմ) - Սան Չեզարե (Հռոմ) - Նեապոլ - Սալերնո -
Սիչիլյանո - Կոզենցա - Վիլա - Սան Ջովաննի - Մեսինա - Կատանիա - Սիրակուզի - Գելա

Ե 55 Հելսինգբորգ... Հելսինգեր - Կոպենհագեն - Կլեգե - Վորդինգբորգ - Ֆարո - Նյուկեմինգ
Ֆալստեր - Գեսեր - Ռոստոկ - Բեռլին - Լյուբեկաու - Դրեզդեն - Տեպլից - Պրահա - Տաբոր -
Չեսկե Բուդեյովից - Դոլի Դվորժիշտե - Լինց - Չալցբուրգ - Վիլահ - Տարվիգի - Ուդին -
Պալմանովա - Մեստրե (Վենետիկ) - Ռավեննա - Չեզենա - Ռիմինի - Ֆանո - Անկոնա - Պեսկարա
- Կանուսա - Բարի - Բրինդիզի... Իգումենիցա - Պրանզա - Մետոլոնյի - Ռիոն - Պատրաի - Պիրգոս
- Կալամատա

Ե 65 Մալմե - Իստադ... Սվինոուսցե - Վոլին - Ուլեսյուվ - Շեցին - Սվեբորգին - Ժելեյա - Գուրա
- Հարաչով - Ժելեզնիյ Բրոդ - Տուրնով - Մլադա Բոլեսլավ - Պրահա - Յիգլավա - Բռն - Բրժեցլավ
- Բրատիսլավա - Ռայկա - Մոշոնմադյարովար - Չոռնա - Սոմբատեյ - Կերմենդ - Չալաեգեսեգ
- Նագիկանիժա - Լետեյն - Չագրեբ - Կարլովաց - Ռիեկա - Սալիտ - Մետկովիչ - Դուբրովնիկ -
Պետրովաց - Պոդգորիցա - Բյելո Պոլե - Սկոպյե - Կիչևո - Օհրիդ - Բիտոլա - Նիկի - Վաի - Կոզանի
- Լարիսա - Դոմոկոս - Լամիա - Բրալու - Իտեյա - Անտիրիոն... Ռիոն - Էգիոն - Կորինթոս -
Տրիպոլի - Կալամատա - Կանիա

Ե 75 Վարդե - Ուստյոկի - Իվալո - Սոդանկյուլա - Ռովանիեմի - Կեմի - Օուլու - Յուվասկյուլա -
Լահտի - Հելսինկի... դանսկ - Սվեցե - Կրոշնիցե - Լոդ - Պիտրկուվ Տրիբունալսկի - Կատովիցե
- Չ. Տեշին - Ժիլինա - Բրատիսլավա - յոր - Բուդապեշտ - Շեգեդ - Բելգրադ - Նիշ - Կումանովո -
Սկոպյե - Ագելիա - Էվզոնի - Սալոնիկի - Լարիսա - Ալմիրոս - Լամիա - Աթենք... Կանիա -
Իրակլիոն - Այոս Նիկոլաոս - Սիտիա

Ե 85 Կլայպեդա - Կաունաս - Վիլնյուս - Լիդա - Սլովին - Կոբրին - Լուցկ - Չերնովցի - Սիրետ -
Սուչավա - Ռոման - Բակեու - Մերեշեստի - Բագեու - Ուրզիչենի - Բուխարեստ - Ջուրջու - Ռուսե
- Բյալա - Վելիկո Տիրնովո - Ստառա Չագորա - Հասկովո - Սվիլենգրադ - Օրմենիո -
Կաստանյաս - Դիդիմոտեյո - Ալեքսանդրապոլուս

Ե 95 Սանկտ Պետերբուրգ - Պսկով - Գոմել - Կիև - Օդեսա... Սամսուն - Մերզիֆոն

Ե 101 Մոսկվա - Կալուգա - Բոյանսկ - Գլուխով - Կիև

Ե 105 Կիրկենես - Մուրմանսկ - Պետրոգավոդսկ - Սանկտ Պետերբուրգ - Մոսկվա - Օրյոլ -
Խարկով - Սիմֆերոպոլ - Ալուշտա - Յալթա

Ե 115 Յարոսլավլ - Մոսկվա - Վորոնեժ - Դոնի Ռոստով - Կրասնոդար - Նովոռոսիյսկ

Ե 117 Միներալնիե Վոդի - Նալչիկ - Վլադիկավկազ - Թբիլիսի - Երևան - Գորիս - Մեղրի

E 119 Մոսկվա - Տամբով - Պոլոդինո - Վոլգոգրադ - Աստրախան - Մախաչկալա - Կուբա - Բաքու - Ալյատ - Աստրա

E 121 Սամարա - Ուրալսկ - Ատիրաու - Բեյնեու - Շետայե - Ժետիբայ - Ֆետիսովո - Բեկդաշ - Թուրքմենբաշի - Գիզիլարբատ - Իրանի (Իսլամական Հանրապետություն) սահման

E 123 Չեյաբինսկ - Կոստանայ - Եսիլ - Դերժավինսկ - Արկալիկ - Ժեզկազգան - Կզիլորդա - Շիմկենտ - Տաշքենդ - Այնի - Դուշանբե - Նիժնի Պանջ

E 125 Պետրոպավլովսկ - [Կոկչետաու - Ատբասար] - Աստանա - Կարագանդա - Բալխաշ - Բուրուբայտալ - Ալմաթի - Բիշկեկ - Նարին - Տորուգարտ

E 127 Օմսկ - Պավլոդար - Սեմիպալատինսկ - Գերգիևկա - Մայկապշադայ

բ) Միջանկյալ ճանապարհներ

E 01 Լառն - Բելֆաստ - Դուբլին - Ուեքսֆորդ - Ռոսլեր... Լա Կորունյա - Պոնտևերդա - Վալենչա - Պորտու - Ավեյրո (Ալբերգարիա) - Կոիմբրա - Լիսաբոն - Սետուբալ - Ֆարու - Վիլյա Ռեալ դե Սան Անտոնիո- Ուելվա - Սևիլիա

E 03 Շերբուր - Ռեն - Նանտ - Լա Ռոշել

E 07 Պո - Յակա - Ուեսկա - Սարագոսա

E 09 Օռլեան - Լիմոժ - Թուլուզ - Բարսելոն

E 11 Վյերզոն - Մոնյուսոն - Կլերմոն Ֆերան - Մոնպելյե

E 13 Դոնքաստր - Շեֆիլդ - Նոտինգեմ - Լեստեր - Նորթհեմպթոն - Լոնդոն

E 17 Անտվերպեն - Ենտ - Կորտրիյկ - Կամբրե - Ռեյմս - Բոնե

E 19 Ամստերդամ - Դեն Հաագ - Ռոտտերդամ - Բրեդա - Անտվերպեն - Բրյուսել - Մոնս - Վալասյենս - Փարիզ

E 21 Մեց - Նանսի - Դիժոն - Ժնև

E 23 Մեց - Նանսի - Բեզանսոն - Վալորբ - Լոզան

E 27 Բելֆոր - Բեռն - Մարտինյի - Գրան Սեն Բեռնար - Աոստա

E 29 Զյուլ - Լյուքսեմբուրգ - Սաարբրյուկեն - Սարեմին - (E 25 Ստրասբուրգ)

E 31 Ռոտտերդամ - Գորինհեմ - Նեյմեգեն - Գոչ - Կրեֆելդ - Զյուլ - Կոբլենց - Բիսգեն - Լյուդվիգսհաֆեն

E 33 Պարմա - Սպեցիա

E 37 Բրեմեն - Օսնաբրյուկ - Դորտմունդ - Զյուլ

E 39 Տրոնհեյմ - Օլեսուն - Բերգեն - Ստավանգեր - Կրիստիանսանդ... Հիրտսհալս - Յերինգ - Նյերե - Սանդբի - Օլբորգ

E 41 Դորտմունդ - իսեն - Աշաֆենբուրգ - Վյուրցբուրգ - Շտուտգարտ - Շաֆհաուզեն - Վինտենստուր - Ցյուրիխ - Ալտդորֆ

E 43 Վյուրցբուրգ - Ուլմ - Լինդաու - Բրեգենց - Սանկտ Մարգարետեն - Բուկս - Զուր - Սան Բերնարդինո - Բելինցոնա

E 47 Հելսինբուրգ.. Հելսինգեր - Կոպենհագեն - Կյեգե - Վորդինգբուրգ - Ֆարո - Ռեդբի... Լյուբեկ

E 49 Մագդեբուրգ - Գալե - Պլաուեն - Շենբերգ - Վոյտանով - Կարլովի Վարի - Պլզեն - Զեսկե Բուդեչիցե - Տրշեբոն - Հալամկի - Վիեննա

E 51 Բեռլին - Լայպցիգ - Գերա - Հիրշբերգ - Հոֆ - Բայրեուր - Նյուրնբերգ

E 53 Պլզեն - Բայեր - Էյզենշտայն - Դեգենդորֆ - Մյունխեն

E 57 Սատլեդտ - Լիցեն - Սանկտ Միքայել - Գրաց - Մարիբոր - Լյուբլյանա

E 59 Պրահա - Յիգլավա - Վիեննա - Գրաց - Շպիլֆելդ - Մարիբոր - Չագրեբ

E 61 Վիլահ - Թունել Կարավանկեն/Պրեդոր Կարավանկեն - Նակլո - Լյուբլյանա - Տրիեստ - Ռիենկա

E 63 Սոդանկյուլա - Կեմիյարվի - Կուսամո - Կայանի - Կուոպիո - Յուվասկյուլա - Տամպերե - Տուրկու

E 67 Հելսինկի - Տալլին - Ռիգա - Պաննեժիս - Կաունաս - Վարշավա - Պյետրկով
Տրիբունալսկի - Վրոցլավ - Կլոդզկո - Բելովեշ - Նահոդ - րադեց Կրալովե - Պրահա

E 69 Նորդկապ - Օլդերֆորդ

E 71 Կոշիցե - Միշկուլց - Բուդապեշտ - Բալատոնալիգա - Նադկանիժա - Չագրեբ - Կարլովաց
- Բիհաչ - Կնին - Սալիտ

E 73 Բուդապեշտ - Սեքսարո - Մոհաչ - Օսիեն - Դյակովո - Սամակ - Ժենիցա - Մոստար -
Մետկովիչ

E 77 Պսկով - Ռիգա - Շյաուլայ - Տուլպակի - Կալինինգրադ... դանսկ - Էլբլագ - Վարշավա -
Ռադոմ - Կրակով - Տրետենա - Ռուժոմբերոկ - Չվոլեն - Բուդապեշտ

E 79 Միշկուլց - Դեբրեցեն - Պյուշպոկլադանի - Օրադյա - Բեյուշ - Դևա - Պետրոշենի - Տիրգու
ժիու - Կրայովա - Կալաֆատ... Վիդին - Վրացա - Բուռնգրադ - Սոֆիա - Բլագոնգրադ - Սերե -
Սալոնիկ

E 81 Մուկաչևո - Հալմեու - Սատու Մարե - Չալաու - Կլուժ Նապոկա - Տուրդա - Սեբեշ -
Սիբիու - Պիտեշտի - Բուխարեստ

E 83 Բյալա - Պլեն - Յաբլոնիցա - Բուռնգրադ - Սոֆիա

E 87 Օդեսա - Իզմայիլ - Ռենի - Գալատի - Տուլչա - Կոնստանցա - Վառնա - Բուրգաս - Յարևո
- Մալկո Տարնովո - Դերեկեյ - Կիրկլարելի - Բաբանսկի - Հալսա - Կեշան - Գելիբոլու...
Էջեաբադ... Չանակալե- Այվալիկ - Իզմիր - Սելջուկ - Այդին - Դենիզլի - Աջիպայամ - Կորկուտելի
- Անթալիա

E 89 Գերեդե - Կիզիլջահամամ - Անկարա

E 91 Տոպրակալե - Իսկենդերուն - Տոպրոհազի - Անթալիա - Յայլադազի- Սիրիայի
Արաբական Հանրապետություն

E 97 Հերսոն - Ջանկոյ - Նովոռոսիյսկ - Սոչի - Սուխում - Փոթի

Բ. Ճյուղավորումներ և միացնող ճանապարհներ

E 134 Հոգետունդ - Հոկելիգրենդ - Դրամեն

E 136 Օլետունդ - Օնդալսեն - Դոմբոս

E 201 Զորկ - Պորտալուիշե

E 231 Ամստերդամ - Ամերսֆորտ

E 232 Ամերսֆորտ - Հոոգլեն - Գրոնինգեն

E 233 Հոոգլեն - Հասելյունե - Կլոպենբուրգ - Բրեմեն

E 234 Կուքսհավեն - Բրեմերհաֆեն - Բրեմեն - Վալսրոդե

E 251 Չասնից - Շտրալզուդ - Նոյբրանդենբուրգ - Բեռլին

E 261 Շվյեցե - Պոզնան - Վրոցլավ

E 262 Կաունաս - Ուկմերժ - Դաուգավալիս - Ռեգելեն - Օստրով

E 271 Մինսկ - Գոմել

E 272 Կլայպեդա - Պալանգա - Շյաուլայ - Պանենժիս - Ուկմերժ - Վիլնյուս

E 311 Բրեդա - Գորինսկեմ - Ուտրեխտ

E 312 Վիսսինգն - Բրեդա - Էյնդհովեն

E 313 Անտրվեպեն - Լյեժ

E 314 Լանն - Հասելտ - Հեռլեն - Աանն

E 331 Դորտմունդ - Կասել

E 371 Ռադոմ - Ռժեռով - Վիշնիյ Կոմարնիկ - Սվիդոնիկ - Պրեշով

E 372 Վարշավա - Լյուբլին - Լվով

E 373 Լյուբլին - Կովել - Կիև

E 381 Կիև - Օրյոլ

E 391 Տրոսնա - Գլուխով

E 401 Սեն Բրիլ - Կանն

E 402 Կալեն - Ռուեն - Լե Ման

E 403 Ցենթրյուգեն - Բրյուգեն - Կորտրեյկ - Տուրնայի

E 404 Յաբեկ - Ցենթրյուգեն

E 411 Բրյուսել - Նամուր - Առլոն - Լոնգվի - Մեց

E 420 Նիվել - Շարլերուա - Ռեյմս

E 421 Ահեն - Սենտ Վիտ - Լյուքսեմբուրգ

E 422 Տրիր - Սաարբրյուկեն

E 429 Տուրնայի - Հալեն

E 441 Կեմնից - Պլաունեն

E 442 Կարլովի Վարի - Տեպլիցեն - Տուրնով - րադեց Կրալովեն - Օլոմոուց- ժիլինա

E 451 Գիսեն - Մայնի Ֆրանկֆուրտ - Մանհեյմ

E 461 Սվիտավի - Բռնո - Վիեննա

E 462 Բռնո - Օլոմոուց - Չեսկի Տեչին - Կրակով

E 471 Մուկաչևո - Լվով

E 501 Լե Ման - Անժե

E 502 Լե Ման - Տուր

E 511 Կուրտենե (A6) - Տրուա

E 512 Ռեմիրմոն - Մալհաուզ

E 531 Օֆենբուրգ - Դոնաուեսշինգեն

E 532 Մեմինգեն - Ֆյուլեն

E 533 Մյունխեն - Գարմիշ Պարտենկիրխեն - Միտենվալդ - Չենֆելդ - Ինսբրուկ

E 551 Չեսկե Բուդեյիցե - Յիգլավա

E 552 Մյունխեն - Բրաունաու - Վելս - Լինց

E 571 Բրատիսլավա - Չվոլեն - Կոշիցե

E 572 Տրենչին - Յար Նադ Գրոնոմ

E 573 Պյուշպոկլադանի - Նյիրեդհազա - Չոպ - Ուժգորոդ

E 574 Բաքու - Բրաշով - Պիտեշտի - Կրայովա

E 575 Բրատիսլավա - Դունայսկա Ստրեդա - Մեդվեդով - Վամոշաբադի - Դյեր

E 576 Կլուժ Նապոկա - Դեժ

E 578 Սարատել - Ռեգին - Տոպլիցա - Գեորգենի - Մյերկուրա Զուկ - Սֆինտու - Գեորգե - Կիկիս

E 581 Մերեշեշտի - Տեկուչ - Ալբիտա - Լեուշեն - Քիշնև - Օդեսա

E 583 Ռոման - Յասի - Բելցի - Մոգելերպոդոլսկ - Վիննիցա - Ժիտոմիր

E 584 Պոլտարա - Կիրովոգրադ - Քիշնև - Գուրգուլեշտի - Գալաց - Սլոբոդզիա

E 592 Կրասնոդար - Յուբգա

E 601 Նյոր (A10) - Լա Ռոշել

E 602 Լա Ռոշել - Սենտ

E 603 Սենտ - Անգուլեմ - Լիմոժ

E 604 Տուր - Վյերզոն

E 606 Անգուլեմ - Բորդո

E 607 Դիուգեն - Շալոն սյուր Սոն

E 611 Լիոն - Պոն դ'Էն

E 612 Իվրեա - Տուրին

E 641 Վերզի - Սանկտ Իոհան - Լոֆեր - Չալցբուրգ

E 651 Ալտերմարկ - Լիցեն

E 652 Կլագենֆուրտ - Լոյբլ Պաս - Նակլո

E 661 Բալատոնկերեստուր - Նադյատադ - Բարչ - Վիրովիտիցա - Օկուչանի - Բանյա Լուկա - Յայցե - Դենի Վակուֆ - Չենիցա

E 662 Սուբոնիցա - Սոմբոր - Օսիեկ

E 671 Տիմիշոարա - Արադ - Օրադյա - Սատու Մարե

E 673 Լուգոժ - Դևա

E 675 Կոնստանցա - Աջիջա - Նեգրու Վոդա

E 691 Վալե - Աշոցք - Գյումրի - Աշտարակ

E 692 Բաթում - Սամթրեդիա

E 711 Լիոն - Գրենոբլ

E 712 Ժնև - Շամբերի - Մարսել

E 713 Վալանս - Գրենոբլ

E 714 Օրանժ - Մարսել

E 717 Տուրին - Սավոնա

E 751 Ռիեկա - Պուլա - Կոպեր

E 761 Բիխաչ - Յայցե - Դոնի Վակուֆ - Չենիցա - Սարաևո - Ուժիցե - Չաչակ - Կրալևո - Կրուշևաց - Պոյատե - Պարաչին - Չաեչար

E 762 Սարաևո - Պոդգորիցա - Ալբանիայի սահման

E 763 Բելգրադ - Չաչակ - Նովա Վարոշ - Բելո Պոլե

E 771 Դրոբետա Տուրնու Սևերին - Նիշ

E 772 Յաբլոնիցա - Վելիկո Տիրնովո - Շումեն

E 773 Պոպովիցա - Ստառա Չագորա - Բուրգաս

E 801 Կոիմբրա - Վիգեու - Վիյա Ռեալ - Շավիշ - Վերին

E 802 Բրագանցա - Գուարդա - Կաստելո Բրանկո - Պորտալեգրե - Եվորա- Բեյա - Ուրիկ

E 803 Սալամանկա - Մերիդա - Սևիլիա

E 804 Բիլբաո - Լոգրոնյո - Սարագոսա

E 805 Ֆամալիկան - Շավիշ

E 806 Տորես Նովաս - Աբրանտես - Կաստելո Բրանկո - Գվարդա

E 821 Հռոմ - Սան Չեզարեո

E 840 Սասարի - Օլբիա... Զիվիտավեկյա - E 80 ճանապարհի հատում

E 841 Ավելինո - Սալերնո

E 842 Նեապոլ - Ավելինո - Բենևենտո - Կանոսա

E 843 Բարի - Տարանտո

E 844 Սպեցանո Ալբանեսե - Սիբարի

E 846 Կոզենցա - Կրոտոնե

E 847 Սիչինյանո - Պոտենցա - Մետապոնո

E 848 Սան Էվֆեմիա - Կատանձարո

E 851 Պետրովաց - (Ալբանիա) - Պրիզրեն - Պրիշտինա

E 852 Օիրիդ - Գալբանական սահման

E 853 Յանինա - Գալբանական սահման

E 871 Սոֆիա - Կյուստենդիլ - Կումանովո

E 901 Մադրիդ - Վալենսիա

E 902 Խաեն - Գրանադա - Մալագա

E 931 Մադգարա դել Վալյո - Գելա

E 932 Բուոնֆորնելլո - Էսա - Կատանիա

E 933 Ալկամո - Տրապանի

E 951 Յանիսա - Արտա - Ագրինիոն - Մասալոնջի

E 952 Ակտիո - Վոնիցա - Ամֆիլոխիա - Կարպենիսի - Լամիա

E 961 Տրիպոլի - Սպարտի - Իյիտիոն

E 962 Էլեֆսինա - Ֆիվա

E 001 Թբիլիսի - Բագրատաշեն - Վանաձոր

E 002 Մեղրի - Այլաթ

E 003 Ուչկուդուկ - Դաշիաուս - Աշգաբատ - Գուդան

E 004 Կիզիլորդա - Ուչկուդուկ - Բուհարա

E 005 Գուզա - Սամարղանդ

E 006 Այնի - Կոկանդ

E 007 Տաշքենդ - Կոկանդ - Անդիժան - Օշ - Իրքեշտամ

E 008 Խորոզ - Մուգրաթ

E 009 Ջիրգաթալ - Խորոզ - Իշկաշիմ - Լյանգա - Չինաստան

E 010 Օշ - Բիշկեկ

E 011 Ալմաթի - Կեգեն - Կոկպեք - Տյուպ

E 012 Խորգոս - Զունջա - Կոկպեք

E 013 Սարի - Օգեկ - Խորգոս

E 014 Ուշարալ - Դրուժբա

E 015 Տաշկենսկեն - Բախտի

E 016 Եսիլ - Աստանա

Հավելված 2

ՊԱՅՄԱՆՆԵՐ, ՈՐՈՆՑ ՊԵՏՔ Ե ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՆԵՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎՏՈՄԱՅՐՈՒԴՆԵՐԸ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Միջազգային ավտոմայրուղիների (այսուհետ՝ միջազգային ճանապարհներ) շինարարության, բարեկարգման, սարքավորումներով զինման և վերանորոգման հիմնարար բնութագրերը ներկայացված են ներքոնշյալ դրույթներում, որոնք հիմնված են ճանապարհային շինարարության տեխնոլոգիաների ժամանակակից հայեցակարգերի վրա: Դրանք չեն կիրառվում շինարարական գոտիների նկատմամբ: Վերջիններս պետք է շրջանցվեն, եթե առաջացնում են անհարմարություն կամ վտանգ:

Սույն հավելվածի դրույթները հաշվի են առնում տարբեր չափանիշներ՝ ներառյալ երթևեկության անվտանգությունը, շրջակա միջավայրի պահպանությունը, երթևեկության հոսքի անարգելությունը և ճանապարհներն օգտագործողների հարմարավետությունը՝ կիրառվելով տնտեսական գնահատականի հիման վրա:

Երկրները բոլոր հնարավոր միջոցները ձեռնարկում են սույն դրույթներին համապատասխանելու համար՝ ինչպես նոր ճանապարհների շինարարության, այնպես էլ դրանց արդիականացման հարցերում:

II. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԴԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄԸ

Միջազգային ճանապարհները դասակարգվում են հետևյալ կերպ.

1. Ավտոմայրուղիներ

«Ավտոմայրուղի» տերմինը նշանակում է ճանապարհ, որը հատուկ նախատեսված և

կառուցված է ավտոտրանսպորտային միջոցների համար, որը չի սպասարկում մերձճանապարհային սեփականությունները, և որը՝

i. բացառությամբ առանձին հատվածների կամ ժամանակավորապես ունի առանձնացված երկկողմանի երթևեկելի մասեր, որոնք իրարից առանձնացված են երթևեկության համար չնախատեսված բաժանարար գոտիով կամ, բացառիկ դեպքերում, այլ միջոցներով,

ii. նույն մակարդակում չի հատում որևէ ճանապարհ, երկաթուղային կամ տրամվայի գիծ կամ հետիոտնային անցում, և

iii. հատուկ գծանշված է որպես ավտոմայրուղի:

2. Արագընթաց ճանապարհներ

Արագընթաց ճանապարհն իրենից ներկայացնում է ճանապարհ, որը նախատեսված է տրանսպորտային միջոցների երթևեկության համար, մատչելի է միայն հանգույցներից կամ վերահսկվող խաչմերուկներից մուտք գործելու համար, և որի, մասնավորապես, երթևեկելի մաս(եր)ում արգելված է կանգառը և կայանումը:

3. Սովորական ճանապարհներ

Սովորական ճանապարհը բաց է բոլոր տեսակների օգտագործողների և տրանսպորտային միջոցների համար: Այն կարող է ունենալ մեկ կամ առանձին երթևեկելի մասեր:

Միջազգային ավտոճանապարհների նախընտրելի տեսակը ավտոմայրուղիներն են կամ արագընթաց ճանապարհները:

III. ԵՐԿՐԱՋԱՓԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐ

III. 1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Երկրաչափական բնութագրերի ընտրությունը պետք է լինի այնպիսին, որ ապահովի բոլոր օգտագործողների և երթևեկության հոսքի պայմանների անվտանգությունը նվազագույն կուտակումներով՝ հաշվի առնելով ճանապարհի գործառնությունը և վարորդների ընդհանուր պահվածքը:

Նախագծման հիմնական կանոնները կիրառվում են ինչպես նոր ճանապարհների շինարարության, այնպես էլ գոյություն ունեցող ցանցի արդիականացման դեպքերում: Այնուամենայնիվ, վերջիններիս դեպքում հաշվի են առնվում հատուկ սահմանափակումները և իրավիճակները, և հիմնական կանոնների կիրառման ժամանակ ցուցաբերվում է ճկունություն՝ մայրուղու ընդհանուր ամբողջականությունը պահպանելու համար: Ավելի քիչ կարևորություն է հատկացվում որոշ հիմնական չափորոշիչներին՝ մայրուղու որակը բարձրացնելու և վարորդի կողմից դրա ընկալումը (ավտոճանապարհի «ընթերցելիությունը») ոյությունը պահպանելու հարցերում՝ ելնելով անվտանգության նկատառումներից:

Ճանապարհի առաջադիմական բարենորոգումներն իրականացվում են առանձնահատուկ ուշադրությամբ յուրաքանչյուր փուլում՝ մայրուղու ընդհանուր ամբողջականության առումով (անցումների կարևորություն):

Ավտոմայրուղու կամ առանձին երթևեկելի մասերով ճանապարհի փուլային կառուցման դեպքում, ներառյալ առանձին երկկողմանի երթևեկելի մասերի սկզբնական նշանակումը, առաջին փուլի նախագծման ժամանակ ուշադրություն է հատկացվում այն հարցին, որ երկկողմանի բնույթը հստակ ճանաչելի լինի օգտագործողների համար և գործի որպես այդպիսին. սա նախատեսված է կտրվածքի մեծ մասի երկայնքով երկու ուղղություններով երթևեկության դեպքում վազանցի տեսանելիությունը բարելավելու համար և, որքան հնարավոր է, քողարկելու համար այնպիսի շինարարությունները, որոնք վերջնական տեսքի են բերվելու շինարարության ընթացքում:

Նախագծման և չափերի չափորոշիչները կախված են ճանապարհի կատեգորիայի ընտրությունից, որը պայմանավորված է նրա գործառնությունով, գտնվելու վայրով (տեղագրություն, հողի օգտագործում և այլն) և ընդհանուր տեխնիկական ու տնտեսական համատեքստով: Կարգի ընտրությունը հաշվի է առնում.

շինարարության բնութագրերի ներքին ամբողջականությունը (միատարրություն),

ճանապարհի համապատասխանությունը օգտագործողների կողմից դրա ընկալման հետ:

Այս ընտրությունը հնարավորություն է տալիս հետագայում սահմանել ստեղծվող մայրուղու (կամ տեղամասի) բարենորոգման ընդհանուր մոտեցումը և, համապատասխանաբար, վերջնականապես որոշել նախագծի բոլոր տարրերը (երկրաչափական բնութագրերը, նշաններն ու սարքավորումները, խաչմերուկները):

Հաշվարկային արագության չափը գուցարկվում է ճանապարհի յուրաքանչյուր կատեգորիայի հետ:

Հաշվարկային արագությունն այն արագությունն է, որն ընտրված ճանապարհի բարեկարգման կամ շինարարության նախագծում ընտրվում է երկրաչափական բնութագրերը սահմանելու համար, որոնք թույլ են տալիս առանձին տրանսպորտային միջոցներին անվտանգ երթևեկել այդ արագությամբ:

Միջազգային ճանապարհներում հաշվարկային արագության առաջարկվող չափը կմ/ժ-ով

հետևյալն է.

Ավտոմայրուղիներ	X	80	100	120	140
Արագընթաց ճանապարհներ	60	80	100	120	X
Սովորական ճանապարհներ	60	80	100	X	X

100 կմ/ժ գերազանցող հաշվարկային արագությունն ընդունվում է միայն առանձին երթևեկելի մասերի առկայության դեպքում և այն դեպքում, երբ դա թույլատրում է հատումների դասավորվածությունը:

Ամենացածր հաշվարկային արագությունը (60 կմ/ժ՝ ճանապարհների համար և 80 կմ/ժ՝ ավտոմայրուղիների համար) կարող է օգտագործվել միայն սահմանափակ թվով հատվածներում:

Հաշվարկային արագությունը կարող է կրճատվել բացառիկ դեպքերում՝ ճանապարհի սահմանափակ երկարությամբ հատվածներում և դժվար տեղագրական ու այլ պայմաններում: Մեկ հաշվարկային արագությունից անցումը մյուսին կիրառվում է աստիճանաբար. այնպես, որ վարորդը կարողանա դա հեշտությամբ կանխատեսել:

«Հաշվարկային արագության» հայեցակարգը կարող է չկիրառվել դժվար տեղագրությամբ որոշ մայրուղիների նկատմամբ:

Միջազգային ճանապարհները ներկայացնում են միատարր բնութագրեր բավականաչափ երկարությամբ հատվածներում: Ճանապարհի կատեգորիայի փոփոխությունները պետք է կատարվեն այնպիսի կետերում, որոնք միանգամայն հասկանալի են օգտագործողների համար (բնակավայրին մոտենալը, տեղագրության փոփոխումը, հանգույցները), հատուկ ուշադրություն հատկացնելով անցումային գոտիներին:

Կարևոր է նաև ստուգել ճանապարհի բոլոր կետերում անվտանգության պահպանման նվազագույն պայմանների կատարումը՝ հաշվի առնելով տրանսպորտային միջոցների իրական արագությունը, որով երթևեկում է օգտագործողների մեծ մասը՝ ելնելով կտրվածքի ընդհանուր ձևից և գործող կանոնակարգից:

Միջազգային ճանապարհներով երթևեկող ավտոտրանսպորտային միջոցների համար, ազգային կանոնակարգերի համաձայն, սահմանվում են չափսերին, ընդհանուր քաշին և տնակի բեռնվածությանը վերաբերող պայմաններ:

III. 2. ՀՈՐԻԶՈՆԱԿԱՆ ԵՒ ՈՒՂԱՀԱՅԱԾ ԿՏՐՎԱԾՆԵՐ

III. 2.1. ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՉԱՓՈՐՈՇԻՉՆԵՐ

Հորիզոնական և ուղղահայաց կտրվածքները համաձայնեցվում են այնպես, որ վարորդը կտրվածքի չափազանց անընդհատության բացակայության դեպքում կարողանա կանխատեսել գործողությունները և տարբերակի կրիտիկական կետերը, մասնավորապես՝ խաչմերուկները և հանգույցների մուտքերն ու ելքերը:

Հորիզոնական և ուղղահայաց կտրվածքի չափման կանոնները օգտագործողների մեծ մասի համար հիմնվում են սովորական երթևեկության ինժեներական չափորոշիչների վրա (հակազդեցության ժամանակը, շփման գործակիցները, խոչընդոտի բարձրությունը և այլն):

Հորիզոնական և ուղղահայաց կտրվածքի չափորոշիչների համար առաջարկվող նվազագույն մեծությունները ներկայացված են հետևյալ աղյուսակում:

Կատեգորիա (հաշվարկային արագությունը)		60	80	100	120	140
Հարթության նվազագույն շառավիղը (համապատասխանում է 7% առավելագույն բարձրության)		120	240	425	650	1000
Առավելագույն թեքությունը (թույլատրելի %-ը)		8	7	6	5	4
Ուղղահայաց կտրվածքի բարձրագույն կետում նվազագույն շառավիղը (մմ)	միակողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասում	1500	3000	6000	10000	18000
	երկկողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասում	1600	4500	10000	-	-
Ուղղահայաց կտրվածքի ցածրագույն կետում նվազագույն շառավիղը		1500	2000	3000	4200	6000

Ուղղահայաց կտրվածքի նվազագույն շառավիղից խուսափում են կրիտիկական կետերին մոտենալիս (խաչմերուկներ, հանգույցներ, մոտեցող ճանապարհներ, բնակավայրերի մուտքեր և այլն):

Երկայնակի թեքության և բարձրության արդյունքում առաջացած թեքվածքը չի գերազանցում 10%-ը:

Հորիզոնական կտրվածքի կորագծերը հնարավորության դեպքում ներկայացվում են աճող

կորուքամբ կապերով:

III. 2.2. ՏԵՍԱՆԵԼԻՈՒԹՅԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

Ավտոճանապարհի ողջ երկայնքով տեսանելիության հեռավորությունը առնվազն հավասար է լինում մինչև խոչընդոտը կանգ առնելու հեռավորությանը:

Համապատասխան նվազագույն տվյալները բերված են ստորև ներկայացված աղյուսակում:

Հաշվարկային արագությունը (կմ/ժ)	60	80	100	120	140
Կանգ առնելու նվազագույն հեռավորությունը (մ)	70	100	150	200	300

Երկկողմանի երթևեկությամբ ճանապարհների վրա վազանցի համար պահանջվող տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունները ապահովվում են ճանապարհի տոկոսային մեծ հատվածի վրա և, որքան հնարավոր է, հավասարապես բաշխվում են նրա երկայնքով:

Երբ տեսանելիությունը բավարար չէ, երկկողմանի ճանապարհների մեկ երթևեկելի մասում խորհուրդ է տրվում կառուցել վազանցի գոտիներ կամ հարմար տեղերում՝ ճանապարհի տեղական լայնացումներ:

Այն հատվածներում, որտեղ չեն կարող ապահովվել տեսանելիության հեռավորությունները (մշտական կամ ժամանակավոր), համապատասխան ճանապարհային գծանշումը և նշանները օգտագործողների համար հստակ և ընկալվող ձևով արգելում են վազանցը:

III. 3. ԼԱՅՆԱԿԻ ԿՏՐՎԱԾԵ ԽԱՉՄԵՐՈՒԿՆԵՐԻ ՄԻՋԵՎ

Միջազգային ճանապարհների ձևավորումը, ի լրումն երթևեկելի մասի կամ երթևեկելի մասերի, ներառում է ճամփեզրերը և, հնարավորության դեպքում, բաժանարար հատվածն ու հատուկ արահետները հետիոտների և հեծանվորդների համար: Այդպիսի հատուկ արահետները չեն թույլատրվում ավտոմայրուղիների կամ արագընթաց ճանապարհների ձևավորման ժամանակ:

Լայնակի կտրվածքը պետք է լինի այնպիսին, որ ցանկացած ժամանակ ապահովի ներկայիս և ակնկալվող երթևեկության ազատ հոսքը համապատասխան անվտանգության և հարմարավետության պայմաններում:

III. 3.1. ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ԳՈՏԻՆԵՐԻ ԶԱՆԱԿԸ ԵՎ ԼԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

Գոտիների քանակի ընտրությունը հիմնված է երթևեկության ներկայիս և կանխատեսելի հոսքերի վրա: Այն երաշխավորում է սպասարկման անհրաժեշտ չափանիշի ապահովում՝ հաշվի առնելով ճանապարհի տնտեսական նշանակությունը:

Երթևեկության հոսքի մակարդակը հաշվարկային նպատակներով տարբերվում է՝ կախված մայրուղու ընդհանուր բնութագրերից, երթևեկության կառուցվածքից և օգտագործման տեսակներից (ճանապարհի գործառույթը):

Երթևեկության հոսքի հետ կապված հաշվարկի տարբեր մեթոդները կարող են օգտագործվել՝ կապված երթևեկության ներկայիս պայմաններից և մատչելի տվյալներից:

Որոշ հատուկ պայմաններում երթևեկության կայուն հոսքը կարող է ապահովվել օպերատիվ միջոցառումների շնորհիվ:

Հատուկ ուշադրություն է հատկացվում երեք գոտիներով ճանապարհների շինարարությանը և կենտրոնական գոտուն: Կենտրոնական գոտին չի օգտագործվում երկու ուղղություններով միաժամանակյա վազանցի համար:

Առանձին միակողմանի երթևեկելի մասերը խստորեն խորհուրդ են տրվում չորս գոտիներով ճանապարհների համար՝ համապատասխան անվտանգության չափանիշներ հաստատելու նպատակով:

Երթևեկության լրացուցիչ գոտիները նախատեսվում են հատկապես բարձրությունների վրա, եթե դանդաղընթաց տրանսպորտային միջոցների քանակը և արագությունը հանգեցնում են սպասարկման մակարդակի անընդունելի անկման:

Ուղիղ կտրվածքում երթևեկության գոտու նվազագույն լայնությունը կազմում է 3,5 մետր: Փոքր շառավղով կոր հատվածներում ապահովվում է լրացուցիչ լայնություն՝ առավելագույն թույլատրելի չափսեր ունեցող տրանսպորտային միջոցների համար տարածություն ստեղծելու համար:

Վերելքների վրա երթևեկության լրացուցիչ գոտու լայնությունը կարող է նվազեցվել մինչև 3 մետր:

III. 3.2. ՃԱՄՓԵԶՐԵՐ

Ճամփեզրը ներառում է կայունացված կամ ծածկ ունեցող գոտին կամ կանաչապատված կամ մանրախճով ծածկված եզրաշերտը:

Ճամփեզրի առաջարկվող նվազագույն լայնությունը կազմում է 2,5 մ՝ սովորական ճանապարհների և 3,25 մ՝ ավտոմայրուղիների համար: Լեռնային տեղանքներով բարդ

հատվածներում և խիստ բնակեցված շրջաններով անցնող հատվածներում, ինչպես նաև արագացման և դանդաղեցման գոտիներով հագեցած հատվածներում ճամփեզրի լայնությունը կարող է նվազեցվել:

Ավտոմայրուղու ճամփեզրը սովորաբար ներառում է կանգառի չընդհատվող ուղին (վթարային կանգառի գոտի)՝ առնվազն 2,5 մ լայնությամբ (3 մ, եթե դա բացատրվում է բեռնատար տրանսպորտային միջոցների երթևեկությամբ), որտեղ կարող է կանգ առնել տրանսպորտային միջոցը:

Սովորական ճանապարհների վրա խորհուրդ է տրվում թողնել եզրային գոտի՝ 0,7 մ նվազագույն լայնությամբ, որը հստակորեն առանձնացվում է երթևեկելի մասից:

Անվտանգության նկատառումներով հնարավորության դեպքում երթևեկելի մասի եզրին ստեղծվում է խոչընդոտներից զերծ գոտի՝ 3 մ նվազագույն լայնությամբ, և երթևեկելի մասի եզրին չափազանց մոտ գտնվող խոչընդոտները մեկուսացվում են համապատասխան միջոցներով:

Կանգառի ուղու բացակայության դեպքում ընդմիջումներով ապահովվում են կայանման գոտիներով (կանգառի կետեր): Անհրաժեշտության դեպքում ապահովվում են նաև ավտոբուսների կանգառատեղերով:

Երկանիվ տրանսպորտային միջոցների երթևեկության պահանջներից ելնելով՝ ստեղծվում են հատուկ հարմարություններ (հեծանվորդների համար արահետներ կամ ուղիներ):

Անհրաժեշտ է ստեղծել հատուկ արահետներ նաև հետիոտների համար, երբ նրանց ներկայությունն անհրաժեշտ է:

Ճամփեզրը պետք է բավականաչափ լայնություն ունենա, որը թույլատրում է հստակ տեսանելիությունը և անհրաժեշտության դեպքում տեղ է ապահովում ճանապարհային սարքավորումների համար (նշաններ, պատնեշող սարքեր. տես գլուխ IV):

III. 3.3. ԿԵՆՏՐՈՆԱԿԱՆ ՀԱՐԹԱԿ

Առանձին երթևեկելի մասերով ավտոմայրուղիների և ճանապարհների վրա կենտրոնական հարթակի լայնությունը կազմում է մոտ 3 մ: Այս նվազագույն լայնությունը կարող է կրճատվել շատ սահմանափակ գոտիներում՝ պայմանով, որ համարժեք լայնությունն ապահովվում է անվտանգության պատնեշների տեղադրման համար: Նման դեպքերում ապահովվում են անվտանգության համապատասխան պատնեշները (տես գլուխ IV):

Կենտրոնական հարթակը սովորաբար սարքավորված է անվտանգության պատնեշներով (պատահարների արգելապատնեշներ կամ անվտանգության արգելապատնեշներ), եթե դրանք բավականաչափ լայն չեն տրանսպորտային միջոցների կողմից հարթակի հատման հետևանքով առաջացած պատահարներից խուսափելու համար:

III. 3.4. ԻԶՎԱԾՔ

Ուղիղ կամ գրեթե ուղիղ կտրվածքներում երթևեկելի մասի իջվածքը, որպես կանոն, ունենում է 2-ից 3% թեքություն՝ ջրերի հեշտ հոսքն ապահովելու համար: Թեքությունը սկսվում է երկկողմանի ճանապարհների կենտրոնական բաժանարար գոտուց և կենտրոնական հարթակի եզրից՝ առանձին երթևեկելի մասերի դեպքում:

Տարբեր բարձրություններով գոտիներին հատկացվում է հատուկ ուշադրություն՝ ջրի համապատասխան հոսքն ապահովելու համար:

III. 4. ԱՐՀԵՍՏԱԿԱՆ ԿԱՌՈՒՅՑՆԵՐԻ ԲԱՐՁՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

Արհեստական կառույցների ազատ բարձրությունը երթևեկելի մասում պետք է լինի առնվազն 4,5 մ:

III. 5. ՀԱՏՈՒՄՆԵՐ*

III. 5.1. ԽԱՉՄԵՐՈՒԿԻ ՏԵՍԱԿԻ ԸՆՏՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

Հատումային ողջ համակարգը հետևողականորեն դիտվում է ողջ մայրուղու երկայնքով, ինչպես հատումների գտնվելու վայրի և նրանց միջև հեռավորությունների տեսանկյունից, այնպես էլ հարմարությունների ընտրության առումով, որոնք պետք է պարզ լինեն բոլոր օգտագործողների համար և նախագծված լինեն կոնֆլիկտների ռիսկը նվազագույնի հասցնելու համար (մասնավորապես, երթևեկության հատումների դեպքում):

Հատումների քանակությունը կարող է կրճատվել նաև երթևեկության որոշ հոսքերի երթուղին փոխելով դեպի ավելի լավ կառուցված խաչմերուկները:

Միջազգային ավտոմայրուղիները սովորաբար ունեն առավելություն՝ բացառությամբ որոշ կետերի (հատումներ այլ միջազգային ավտոմայրուղիների հետ, անցումային գոտիներ, շրջանաձև շարժումով մայրուղիներ), երբ առավելության կորուստը թույլատրելի է:

Երկկողմանի ճանապարհների վրա հատումները կարող են իրենցից ներկայացնել փոշային առանձնացված կամ մեկ մակարդակում խաչմերուկներ: Փոշային առանձնացված խաչմերուկները կարող են ստեղծվել կարևոր հատումային կետերի համար, եթե թույլատրում են տնտեսական պայմանները, ինչպես նաև առանց հատումների փոշային առանձնացում՝

կայուն հաղորդակցության վերահաստատման համար (օրինակ, գյուղատնտեսական տեխնիկայի երթևեկություն):

Շրջանաձև խաչմերուկներն իրենցից լուծում են ներկայացնում որոշ դեպքերի համար (անցումային հատվածներ, բնակավայրերի արվարձաններ, մեծամասշտաբ հատումային շարժումներ):

Առանձնացված երթևեկի մասերով ճանապարհների վրա հատումները, որպես կանոն, կառուցվում են տարբեր մակարդակներում (հոսքերի փոխադարձության առանձնացում), քանի որ հատումներով մակարդակային խաչմերուկները կարող են նախատեսվել միայն որոշակի հատուկ պայմաններում, երբ պահպանվում են անվտանգության չափանիշները:

Որոշ պայմաններում կարող են նախատեսվել խնդրի միջանկյալ լուծումներ (փոխադարձության առանձնացում՝ առանց հատման, «կիսախաչմերուկներ»՝ առանց ծախս շրջադարձի):

Ավտոմայրուղիների վրա փոխադարձության առանձնացված հատումները պարտադիր են:

Բնակավայրերից դուրս երթևեկության ազդանշաններով (եռագույն լուսացույց) խաչմերուկների օգտագործումը կարող է նախատեսվել՝ պայմանով, որ նրանց տեսանելիությունը և հաջող գործողությունը կարող է ապահովվել՝ առանց վտանգ ներկայացնելու օգտագործողներին:

III. 5.2. ՄԵԿ ՄԱԿԱՐԴԱԿՈՒՄ ՀԱՏՈՒՄՆԵՐԻ ՆԱԽԱԳԾՈՒՄԸ

Մեկ մակարդակում խաչմերուկները կառուցվում են գոյություն ունեցող նորմերի համաձայն՝ հետևյալ ընդհանուր սկզբունքների հիման վրա.

Ապահովվում են խաչմերուկի տեսանելիության և ընկալման լավագույն պայմանները գլխավոր կամ երկրորդական ճանապարհներից մուտք գործելու ժամանակ:

Անհրաժեշտ է խուսափել բարդ նախագծումներից և հնարավորինս պարզեցնել երկրաչափությունը՝ համապատասխան խաչմերուկի գործառնություններին՝ օգտագործողների համար այն ընթերցելի և հասկանալի դարձնելու համար: Ավելի քան չորս ճյուղերից բաղկացած խաչմերուկները պարզեցվում են՝ խմբավորելով որոշակի երթևեկության հոսքերը, կամ կարող են դիտվել որպես շրջանաձև մայրուղիներ:

Երկրաչափությունը և երթևեկության ազդանշաններն օգտագործվում են առավելություն չունեցող օգտագործողներին զգուշացնելու և նրանց արագությունը դանդաղեցնելու համար: Խաչմերուկը գերակայություն չունեցող երթևեկի մասերում ներառում է ուղղորդող կոդյակները, որոնք եզրապատված են, օրինակ, երկրորդական հոսքերն ուղղող՝ քիչ դուրս ցցված եզրաքարերով (ճանապարհի շեղում):

Հատվող ճանապարհները հատվում են իրար հետ՝ հնարավորինս մոտ լինելով աջ անկյանը:

Ծախ շրջադարձի դանդաղեցման գոտիներ նախատեսվում են ճանապարհներում, երբ համապատասխան երթևեկությունը հասնում է էական մակարդակի:

Առավելություն ունեցող օգտագործողները պետք է զգուշանան և խուսափեն չափազանց լայն գոտիներից, քանի որ դրանք խթանում են արագությունը, կրճատում են զգոնությունը և առավել դժվարացնում հատումը (օրինակ՝ խուսափել ուղիղ երթևեկելու գոտիների քանակի ավելացումից և ապահովել դանդաղեցման գոտիներ դեպի աջ շրջադարձի համար ու սեպաձուլվող գոտիներում միայն այն դեպքում, եթե դա բացատրվում է երթևեկությամբ):

Էական հատումային երթևեկության և ծախ շրջադարձի դանդաղեցման գոտիների առկայության դեպքում հստակորեն նշվում են կենտրոնական հարթակը և հատուկ գոտիները (կոդյակները, գծանշումները և ծածկերը),

Անհրաժեշտության դեպքում նախատեսվում են ուղիղ և հստակ նշված ուղիներ հետիոտների ու հեծանվորդների համար:

III. 5.3. ՀԱՆԳՈՒՅՑՆԵՐ

III. 5.3.1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հանգույցներ են կոչվում փոխադարձության առանձնացված խաչմերուկները շրջանցող ճանապարհները, որոնք թույլատրում են անցնել մի ճանապարհից մյուսը:

Հանգույցների ձևի ընտրությունը հիմնվում է պարզության և միօրինակության նպատակների վրա:

Միօրինակությունը պետք է լինի «գործուն», այսինքն՝ կապված լինի այն փաստի հետ, որ ավտոմայրուղիներն օգտագործողներն «ակնկալում» են կատարել նույն տեղաշարժերը նույնիսկ տարբեր տեսակի հանգույցներում:

Հանգույցների ձևը կախված է տեղագրությունից, երթևեկության հոսքերի հարաբերական կարևորությունից, հատող ճանապարհի տեսակից և տեղագրական բնութագրերից, երթևեկության հարաբերական մակարդակից, հատող ճանապարհի տեսակից և հարկերի մուծման կետերի հնարավոր առկայությունից:

III. 5.3.2. ԵՐԿՐԱՉԱՓԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ

Շրջանցող ճանապարհները: Ցանկալի է, որ շրջանցող ճանապարհները, ներառյալ կողային գծանշումը և ճամփեզրերը, ունենան հետևյալ նվազագույն լայնությունը.

միակողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասը՝ 6 մ, ներառյալ հորիզոնական գծանշումը և ճամփեգրերը,

երկկողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասը՝ 9 մ, ներառյալ հորիզոնական գծանշումը և ճամփեգրերը:

Շրջանցող ճանապարհի երթևեկելի մասի հետագծի բնութագրերը պետք է լինեն (սակայն բացառիկ դեպքերում ստորև բերված չափորոշիչները կարող են նվազեցվել)՝

- ներքին նվազագույն շառավիղը մակարդակում՝ 50 մ.
- առավելագույն աճող թեքությունը՝ 7%.
- առավելագույն իջնող թեքությունը՝ 8%.
- նվազագույն շառավիղը ուռուցիկ կորությունների վրա՝ 800 մ.
- նվազագույն շառավիղը գոգավոր կորությունների վրա՝ 400 մ:

Հորիզոնական կորերը միշտ ունենում են համապատասխան երկարության սահուն անցումներ: Այդ նպատակով անհրաժեշտ է նաև կիրառել համապատասխան նշաններ և/կամ գծանշումներ:

Միաձուլվող հատվածներ: Խորհուրդ է տրվում, որ միաձուլվող հատվածները լինեն այնքան երկար, որ թույլատրեն շարժումներն ամբողջական անվտանգության պայմաններում:

Երթևեկության հոսքերի բաժանումը: Երբ երթևեկելի մասը բաժանվում է երկու երթևեկելի մասերի, երթևեկության հոսքերի բաժանումը պետք է վարորդի կողմից հստակորեն ընկալվի որպես այդպիսին:

Այս նպատակով օգտագործողը պետք է ժամանակ ունենա, որպեսզի տեղափոխվի այն գոտի, որն առավել հարմար է այն ուղղության համար, որով նա ցանկանում է շարժվել, և պետք է բավական հստակորեն տեսնի բաժանման կետը: Այդ նպատակով անհրաժեշտ է նաև օգտագործել համապատասխան նշաններ և/կամ գծանշում:

Ավելի քիչ կարևորության երթևեկության հոսքը շարժվում է երթևեկելի մասի աջ կողմով:

Երթևեկության հոսքերի միաձուլումը: Երբ երկու երթևեկելի մասերը միաձուլվում են մեկի մեջ, երկու հոսքերի միաձուլումը կատարվում է անվտանգ պայմաններում և չպետք է հանգեցնի տրանսպորտային միջոցների երթևեկության արագության զգալի նվազման:

Այս նպատակով՝

ա) ավելի քիչ կարևորության երթևեկության հոսքի վարորդները պետք է գերադասորեն աջից շարժվեն, հոսեն դեպի հիմնական հոսքը,

բ) երթևեկության այլ հոսքին միացող տրանսպորտային միջոցի վարորդը պետք է այլ երթևեկելի մասի լավ տեսադաշտ ունենա՝ միաձուլման կետից առաջ կամ հետո: Միաձուլման տեղաշարժը, անհրաժեշտության դեպքում՝ արագացման գոտիով, չպետք է հանգեցնի հիմնական հոսքի արագության զգալի նվազեցման:

III. 6. ԴԱՆԴԱՂԵՑՄԱՆ ԵՎ ԱՐԱԳԱՑՄԱՆ ԳՈՏԻՆԵՐ

Հանգույցներից և մերձակա տարածքներից առաջ և դրանցից հետո խորհուրդ է տրվում նախատեսել դանդաղեցման և արագացման գոտիներ այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք մտնում են հիմնական ճանապարհ կամ դրանից դուրս են գալիս: Այդպիսի գոտիները պետք է ունենան անփոփոխ լայնություն և հաջորդող կամ նախորդող միացնող սեպ:

Դանդաղեցման և արագացման գոտիների երկարությունը որոշվում է՝ ելնելով հաշվարկային արագությունից կամ երթևեկության համապատասխան հոսքից:

III. 7. ՀԱՏՈՒՄՆԵՐ ԵՐԿԱԹԳԾԻ ՀԵՏ

Ցանկալի է, որ երկաթգծերի հատումները միջազգային ավտոմայրուղիների հետ կատարվեն տարբեր մակարդակներում:

IV. ՃԱՆԱԴԱՐՀՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԶԻՆՎԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

IV. 1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Ստորև ներկայացված ճանապարհային սարքավորումների տեսակները հանդիսանում են ճանապարհային ցանցի գործողության էական տարրեր և կարևոր ազդեցություն են գործում երթևեկության սահունության և անվտանգության, ինչպես նաև օգտագործողների հարմարավետության վրա:

Նման սարքավորումների գործողության պարբերական ստուգումները և համապատասխան վերանորոգումները թույլ են տալիս ապահովել երթևեկության առավելագույն արդյունավետություն:

IV. 2. ՈՒՐԱՀԱՅԱՑ ՆՇԱՆՆԵՐ ԵՎ ՃԱՆԱԴԱՐՀԱՅԻՆ ԳԾԱՆՇՈՒՄ

IV. 2.1. ՈՒՐԱՀԱՅԱՑ ՆՇԱՆՆԵՐԻ ԵՎ ՃԱՆԱԴԱՐՀԱՅԻՆ ԳԾԱՆՇՄԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ

Ուղղահայաց նշանները և ճանապարհային գծանշումը, համաձայն միջազգային կոնվենցիաներում և համաձայնագրերում ամրագրված սկզբունքների, նպաստում են

ճանապարհի դյուրընկալմանը և պետք է նախատեսվեն և օգտագործվեն այնպես, որ համաձայնեցված լինեն իրար հետ և, ընդհանուր առմամբ, նախագծի մյուս տարրերի հետ:

Նշանների հիմնական նախապայմանը միատարրությունն է. դրանք նախատեսված են մեծ արագությամբ երթևեկող օգտագործողների համար և, հետևաբար, պետք է գիշերային և ցերեկային ժամերին տեսանելի լինեն համապատասխան հեռավորության վրա և պետք լինեն անմիջապես դյուրընկալելի:

Պետք է ջանքեր գործադրել ոչ տառային հաղորդագրությունների օգտագործման տարածման համար՝ միօրինականացված չափերով, խորհրդանիշներով և նշաններով, որպեսզի դյուրընկալելի դառնան դրանք ցանկացած երկրի օգտագործողների համար:

Չլուսավորված ճանապարհների վրա օգտագործվում են լուսավորված ցուցատախտակներ կամ անդրադարձնող մակերես ունեցող ցուցատախտակներ, որոնք կարող են օգտագործվել նաև մշտական լուսավորություն ունեցող ճանապարհների վրա: Խորհուրդ է տրվում առանց մշտական լուսավորության ճանապարհների վրա օգտագործել անդրադարձնող մակերես ունեցող ցուցատախտակները:

Կարևոր է նաև խուսափել չափից ավելի շատ նշաններից:

IV. 2.2. ՃԱՆԱԴՊԱՐՀԱՅԻՆ ԳԾԱՆՇՈՒՄ

Ճանապարհային գծանշումը ներդաշնակեցված է ուղղահայաց նշաններին, և օգտագործվող նյութերն ունեն սահմանների դիմակայության բարձր հատկանիշներ:

IV. 2.3. ՈՒՂԱՀԱՅՈՒՄԻ ՆՇԱՆՆԵՐ

Ուսումնասիրվող ճանապարհների միջազգային բնույթի պատճառով անհրաժեշտ է հատուկ ուշադրությամբ վերաբերվել ցուցատախտակների և «E» նշանի օգտագործմանը:

Նշանների արդյունավետությունը և, մասնավորապես, դյուրընկալելիությունը և դյուրընթեռնելիությունը կախված են պայմանների քանակից, նրանց չափերից և տեղադրման հստակ տեղից, բառերի նկատմամբ միջազգային խորհրդանիշների գերադասումից, փոխանցվող գրառումների լակոնիկությունից, միջազգային ողջ ցանցում միևնույն այբուբենի օգտագործումից (այլ այբուբենների օգտագործումը թույլ է տրվում միայն լատինական տառերի գրառումների հետ զուգակցման դեպքում), խորհրդանիշների և նշանների չափսերի համապատասխանությունից և դրանց հետին պլանի նկատմամբ համաչափությունից ու երթևեկության առավելագույն արագությունից:

IV. 2.4. ՃԱՆԱԴՊԱՐՀԱՅԻՆ ԱՇԽԱՏԱԼՔՆԵՐԻ ԵՎ ՎՅԱԴՐԱՅԻՆ ԻՐԱՎԻՃԱԿԻ ՆՇԱՆՆԵՐ

Երթևեկելի մասի կամ երթևեկության գոտու փակում հարուցող ճանապարհային աշխատանքների, վթարային իրավիճակի (պատահար) կամ ընթացող գործողությունների դեպքում համապատասխան ժամանակավոր նշանները տեղադրվում են այնպես, որ երաշխավորվի օգտագործողների և նման գործողություններում ներգրավված անձնակազմի անվտանգությունը: Այդ նշաններն անհապաղ հանվում են, հենց որ վերանում է դրանց կարիքը:

Ճանապարհային լուսավորության գոտում նշաններն ունեն լույսն անդրադարձնող մակերես: Ճանապարհային լուսավորության բացակայության դեպքում նշանները պետք է ունենան լույսն անդրադարձնող մակերես և հնարավորության դեպքում ունենան հատուկ լուսավորվող ուղեցուցային սարքավորում:

Ժամանակավոր տեղադրված նշաններին հակասող մշտական նշանները հանվում կամ ծածկվում են:

IV.3. ՍԱՐՔԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԸ ԵՎ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՂՆԵՐԻ ՄԱՍՈՐԿՈՒՄԸ

IV. 3.1. ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿԱԴԱՏՆԵՇՆԵՐ

Անվտանգության ցանկապատնեշները և արգելապատնեշները նախատեսված են ճանապարհից տրանսպորտային միջոցի պատահական դուրս գալը կանխելու կամ դրանից առաջացած հետևանքները սահմանափակելու համար:

Պատնեշի տեսակի ընտրությունը (պահող պատնեշներ, հարվածամարիչներ, անվտանգության արգելապատնեշներ) և դրանց օգտագործման պայմանները կախված են արգելակվող տրանսպորտային միջոցի տեսակից, խաչմերուկից, տրանսպորտային միջոցի՝ ճանապարհից դուրս գալու հնարավոր հետևանքներից, տեսանելիության յուրահատուկ խնդիրներից և վերանորոգման բարդությունից:

Քանի որ այդպիսի սարքավորումներն ինքնին արգելք են հանդիսանում, դրանք չեն տեղադրվում, քանի դեռ ուղեկցող ռիսկերը չեն արդարացնում այդ գործողությունը:

Նման սարքավորումները սովորաբար տեղադրվում են ճանապարհի կառուցման ժամանակ:

Անվտանգության սարքավորումների օգտագործումը կենտրոնական հարթակի վրա կախված է մի շարք գործոններից, որոնցից ամենակարևորներն են երթևեկության մակարդակը և հենց կենտրոնական հարթակի լայնությունը:

Ճամփեզրերի վրա սարքավորումների տեղադրումը նախատեսվում է այն դեպքերում, երբ ոչ փխրուն դուրս ցցված կոշտ արգելքները շատ մոտ են երթևեկելի մասին, և ամբարտակի բարձրությունը կամ զառիվայրերի թեքությունը բացահայտ վտանգ են ներկայացնում, կամ՝ այն հատվածներում, որոնք սահմանակից են կամ հատվում են ջրային հոսանքի հետ, ինչպես նաև ծանրաբեռնված երթևեկությամբ ճանապարհներին, երկաթգծի վրա և այլն:

IV. 3.2. ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՍՅՈՒՆԵՐ

Ճանապարհային սյուների տեղադրումը (այսինքն՝ ճանապարհային սյուների և զգուշացնող կառույցների), որոնք ունեն լույսն անդրադարձնող սարքեր, կարող է զգալիորեն բարելավել վարորդի կողմից մայրուղու ընկալումը:

IV. 3.3. ՀԱԿԱԿՈՒՐԱՑՆՈՂ ՍԱՐՔԵՐ

Լուսավորված հատվածներից դուրս ցանկալի է ավտոմայրուղիների և արագընթաց ճանապարհների կենտրոնական հարթակների կամ E-ճանապարհը երկայնքով անցնող ճանապարհի ճամփեզրին տեղադրել արհեստական էկրաններ կամ պատնեշներ: Խորհուրդ է տրվում նաև համոզվել, որ այդպիսի սարքավորումը չի դժվարացնում ճանապարհն օգտագործողների տեսանելիությունը և չի նվազեցնում մոտակայքում տեղադրված երթևեկության անվտանգության սարքավորումների անվտանգությունը:

IV. 3.4. ՀԱՐԿԱՂՐՎԱԾ ԿԱՆԳԱՌԻ ՀՐԱՊԱՐԱԿՆԵՐ

Շատ երկար, կտրուկ վայրեքներին բեռնատար մեքենաների երթևեկության անվտանգությունն ապահովելու նպատակով նպատակահարմար է վայրեքը կատարող տրանսպորտային միջոցների երթևեկության գոտու երկայնքով ստեղծել հարկադրված կանգառի հրապարակներ: Սակայն այդ հրապարակները պետք է ծառայեն տրանսպորտային միջոցների կանգառի համար միայն արտակարգ դեպքերում:

IV. 4. ԵՐԹԵՎԵԿՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱՀԱՅՈՂՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՂԻ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

IV. 4.1. ԼՈՒՍԱՑՈՒՅՑՆԵՐ

Լուսացույցներն օգտագործվում են գործող միջազգային կոնվենցիաների և համաձայնագրերի համաձայն: Թարթող դեղին գույնը կարող է օգտագործվել հատուկ վտանգի մասին զգուշացնելու համար (ճանապարհային աշխատանքներ, ճանապարհային հարկի մոլծման կետեր, հետիոտների անցումներ և այլն)՝ այդպիսով օգտագործողներին խրախուսելով լինել ավելի ուշադիր և դանդաղեցնել արագությունը:

Ժամանակավոր լուսացույցները կարող են օգտագործվել որոշ բացառիկ դեպքերում (օրինակ՝ երթևեկության հերթականությունը ճանապարհային աշխատանքների կամ պատահարների դեպքում):

IV. 4.2. ՓՈՓՈԽՎՈՂ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՆՇԱՆՆԵՐ

Փոփոխվող ճանապարհային նշանները պետք է նույնքան ընկալելի լինեն, որքան մշտական նշանները, և երթևեկության բոլոր գոտիների վրա նկատելի լինեն ինչպես ցերեկային, այնպես էլ գիշերային ժամերին:

IV. 4.3. ԱՐՏԱԿԱՐԳ ԿԱՊԻ ՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐ

Բոլոր տեսակների միջազգային ճանապարհների վրա խորհուրդ է տրվում ապահովել արտակարգ կապի հեռախոսներ կամ կապի այլ կետեր, որոնք նշված պետք է լինեն հատուկ նշաններով և ապահովեն շուրջօրյա կապ համապատասխան կենտրոնների հետ: Այդպիսի կապի կետերը տեղադրվում են ճանապարհի ողջ երկայնքով, կանոնավոր և համեմատաբար հաճախ տարածությունների պարբերականությամբ, արտաքին լցոնած հարթակի վրա՝ ինժեներական կառույցների սահմաններից դուրս: Ավտոմայրուղիների վրա դրանց միջև խորհուրդ տրվող տարածությունը 2 կմ է: Արտակարգ կապի համակարգը ներառում է նշաններ (կամ ցուցատախտակ), որոնք ցույց են տալիս դեպի մոտակա կապի կետի ուղղությունը և հեռավորությունը:

Երբ արտակարգ կապի հատուկ համակարգը բացակայում է արագընթաց և սովորական ճանապարհների վրա, օգտագործվում է ընդհանուր հեռախոսային ցանցը, և ցանկալի են ընդհանուր հեռախոսակապի վայրը ցուցադրող նշանները:

Հատուկ թույլտվությունները կարող են կիրառվել երկար կամուրջների և թունելների դեպքում:

Կապի կետերի գործողությունը պետք է պարզ և դյուրընկալելի լինի օգտագործողների համար, և գերադասելի է, որ բացատրված լինի խորհրդանիշների կամ գաղափարագրերի միջոցով:

IV. 4.4. ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՂԻ ՏԵՂԵԿԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

Ճանապարհի վիճակի և ճանապարհային երթևեկության պայմանների մասին վերջին տեղեկատվությունը համապատասխան միջոցներով փոխանցվում է օգտագործողներին: Խորհուրդ է տրվում ապահովել այդպիսի տեղեկատվության ստացման հնարավորությունը թունելներում:

IV. 5. ՃԱՆԱԴԱՐՀՆԵՐԻ ԼՈՒՍԱՎՈՐՈՒԹՅՈՒՆ

Լուսավորությունը ցանկալի է ապահովել որոշ հատուկ հատվածներում, ինչպիսիք են սահմանային կետերը, երկար թունելները, խաչմերուկները, E-ճանապարհների հետ հանգույցները և այլն: Երբ երթևեկության մակարդակն արդարացիում է դրանց տեղադրումը և գործողությունը, ճանապարհի հավասարաչափ և բավականաչափ լուսավորությունը կարող է ցանկալի լինել այն դեպքերում, երբ այն հատում է մի գոտի կամ սահմանակցում է մի գոտու, որտեղ լուսավորությունը կարող է անհանգստություն պատճառել միջազգային ճանապարհի երթևեկությանը (օդանավակայաններ, արդյունաբերական վայրեր կամ բնակավայրեր և այլն):

IV. 6. ՕԺԱՆԱԿ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՏԵՂԱԴՐՈՒՄԸ

6.1. ՀԵՏԻՈՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԵԾԱՎՈՐՂՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ

Սովորական ճանապարհներին հետիոտների և հեծանվորդների համար նախատեսված հատուկ արահետները կարող են բարձրացնել անվտանգության մակարդակը:

Հատուկ ուշադրություն պետք է հատկացնել երկանիվ տրանսպորտային միջոցների և հետիոտների անցումներին հատկապես խաչմերուկների վրա:

IV. 6.2. ՀԱՇՄԱՆԴԱՄՆԵՐԻ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՊԱՀՈՎՈՒՄԸ

Այն օգտագործողները, լինեն դրանք ուղևորներ, թե վարորդներ, որոնց համար դժվար է ճանապարհորդել, կամ որոնք ի վիճակի չեն ինքնուրույն, առանց օգնության հոգալ իրենց կարիքները, նույնպես պետք է հեշտությամբ օգտվեն ճանապարհից:

Ճանապարհի և դրա սարքավորումների պլանավորումը նախատեսվում են այնպես, որպեսզի նվազագույնի հասցվեն այնպիսի իրավիճակները, որոնցում կարող են հայտնվել այդ օգտագործողները:

Բոլոր դեպքերում անհրաժեշտ է երաշխավորել, որ օգտագործողներին տրամադրվող պայմանները, հատկապես հանգստի և սպասարկման գոտիներում, համապատասխանեն նրանց հնարավորություններին:

IV. 6.3. ԴԱՇՏԴԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԿԵՆՂԱՆԻՆԵՐԻՑ

Կենդանիներից պաշտպանվելու համար համապատասխան պատնեշներ են տեղադրվում բոլոր այն վայրերում, որտեղ տեղագրությունը զգուշացնում է կենդանիների հատման մասին:

Անհրաժեշտ է նաև միջոցներ ձեռնարկել հենց կենդանիների պաշտպանության համար. ինչպես, օրինակ, տակից կամ վրայից անցնելու՝ համապատասխան չափսի և ձևի պատնեշներ:

IV. 7. ՄՊԱՍԱՐԿՄԱՆ ՀԱՐՄԱՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Կախված նրանց գործողության բնույթից՝ միջազգային ճանապարհի երկայնքով նախատեսվում են հանգստի գոտիներ, սպասարկման գոտիներ, սահմանակից կետեր և այլն:

IV. 7.1. ՀԱՆԳՍՏԻ ԳՈՏԻՆԵՐ

Հանգույցներից հեռու հանգստի գոտիները թույլ են տալիս օգտագործողներին կանգ առնել մի միջավայրում, որտեղ կարելի է հանգստանալ երթևեկության միապադաղությունից. ուստի այս դեպքերում հատուկ նշանակություն է ձեռք բերում լանդշաֆտը:

Հանգստի գոտիները նախատեսվում են համապատասխան պարբերականությամբ. հանգստի գոտուն մոտենալու մասին տեղեկացնող նշանը տեղեկացնում է նաև մոտակա մյուս սպասարկման կամ հանգստի գոտու հեռավորության մասին:

Հեշտությամբ մատչելի ջրակայանները, սեղանները, ծածկերը և զուգարանները հաշմանդամների համար ցանկալի են:

IV. 7.2. ՄՊԱՍԱՐԿՄԱՆ ԳՈՏԻՆԵՐ

Տեղանքի բնույթին և օգտագործողների կարիքներին (զբոսաշրջիկներ, տրանսպորտի աշխատողներ և այլն) հարմարեցված և հանգույցներից հեռու գտնվող սպասարկման կետերն ապահովում են նվազագույն ծառայություններ, ինչպիսիք են կայանումը, հեռախոսը, լիցքավորման կայանները և հաշմանդամների համար հեշտ մատչելի զուգարանները:

Հանգստի գոտիները նախատեսվում են համապատասխան պարբերականությամբ՝ հաշվի առնելով, ի թիվս այլոց, երթևեկության մակարդակը. սպասարկման գոտուն մոտենալու մասին տեղեկացնող նշանը տեղեկացնում է նաև մինչև մոտակա մյուս սպասարկման գոտին հեռավորության մասին:

Երթևեկության և կայանման գոտիները պետք է առանձնացված լինեն E- ճանապարհների երթևեկելի մասից:

IV. 7.3. ՀԱՐԿԵՐԻ ՄՈՒԾՄԱՆ ԳՈՏԻՆԵՐ

Հարկերի մուծման գոտիներն ունենում են երթևեկելի մասի կամ հանգույցների կապող ճանապարհների ընդլայնումներ ստուգման կետերից առաջ և հետո:

Ստուգման գոտիների քանակը որոշվում է երթևեկության ակնկալվող մակարդակով:

Հարկերի մուծման կրպակները տեղադրված են բաց գոտիներում. խորհուրդ չի տրվում տեղադրել դրանք վայրէջքների վերջում:

Երթևեկելի գոտիների սահմաններից դուրս համապատասխան տարածք է տրամադրվում հարկի հավաքման, ստուգման իրականացման, ինչպես նաև համապատասխան անձնակազմի համար անհրաժեշտ շենքերի և շինությունների համար:

IV. 7.4. ՍԱՀՄԱՆԱՅԻՆ ԿԵՏԵՐ

Սահմանային կետերի վայրը, չափսերը և ձևը, ինչպես նաև շինությունների, կառույցների, կայանատեղերի բնույթը և դասավորությունը որոշվում են՝ հաշվի առնելով նախատեսվող վերահսկման տեսակները և այդ կետերով անցնող երթևեկության հոսքը: Հարևան պետությունների միջև կնքված համաձայնագրերի միջոցով անհրաժեշտ է ձգտել սահմանային վերահսկման համատեղ իրականացման, ինչպես նաև բավականաչափ անձնակազմով՝ համաձայնեցված վերահսկողական ծառայությունների ստեղծման:

Սահմանային համալիրի կառուցվածքը և ձևն ու ներքին հաղորդակցության ցանցը հարևան պետությունների միջև համաձայնեցված արդյունավետ տեղեկացման հետ միասին հնարավոր են դարձնում ընտրել և տարանջատել ուղևորատար և բեռնատար տրանսպորտը, ըստ վերահսկողության տարբեր ձևերի, մինչև համապատասխան շինություններ և ստուգման կետեր նրանց ժամանելը: Բեռնատար մեքենաների ինտենսիվ երթևեկությամբ սահմանային կետերում ապահովվում են բեռնատար տրանսպորտի նախնական ստուգման և նախնական ընտրության կայանատեղեր՝ մինչև բուն սահմանային ստուգման կետերը:

V. ԾՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱԿԱՅՐԸ ԵՎ ԼԱՆԴՇԱՓՏԸ

V. 1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Տնտեսական, սոցիալական և մշակույթի ոլորտներում տեղի ունեցող փոփոխությունների դիմադրական վերջին տասնամյակներում հանգեցրել է ավտոմոբիլային փոխադրումների ծավալի կտրուկ աճի: Միաժամանակ այդ երևույթն առաջացնում է տարբեր անհարմարություններ (աղմուկ, աղտոտվածություն, տատանումներ, բաժանումներ) ինչպես բնակավայրերում, այնպես էլ դրանցից դուրս:

Շրջակա միջավայրի որակի (տեսանելի և բնապահպանական) պահպանման խնդիրը ենթադրում է, որ ճանապարհները պետք է նախագծվեն այնպես, որ ներդաշնակորեն ձուլվեն լանդշաֆտին:

Մինչև նոր նախագծերի պատրաստումը պետք է անցկացվի շրջակա միջավայրի ազդեցության գնահատում: Ցանկալի է նաև ընդլայնել այս դրույթը՝ ներառելով գոյություն ունեցող ճանապարհների վերակառուցումը և հիմնավոր նորացումը:

Հիմնական նպատակն է առավելագույնի հասցնել դրական և նվազագույնի՝ բացասական ազդեցությունները շրջակա միջավայրի վրա:

Հատվող տարածաշրջանների մշակութային ժառանգության համար ցանկալի է, որ օգտագործողները տեղեկատվություն ստանան դրա մասին համապատասխան միջոցներով՝ նշաններով, սպասարկման կետերի տեղեկատվական կենտրոններում և այլն:

V. 2. ՃԱՆԱԴԱՐՀՆԵՐԻ ԻՆՏԵԳՐՈՒՄԸ ԾՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱԿԱՅՐԻՆ

Նախագծի մշակման ժամանակ հաշվի է առնվում ճանապարհների և երթևեկության ուղղակի կամ անուղղակի ազդեցությունը՝

մարդկանց, կենդանական և բուսական աշխարհի վրա,

հողի, ջրի, օդի և միկրոկլիմայի վիճակի վրա,

բնապատկերի, ֆիզիկական օբյեկտների և մշակութային ժառանգության վրա:

Այս առումով կատարելապես պետք է հաշվի առնել հետևյալ նախապայմանները՝

կտրվածքի և երկայնակի պրոֆիլի ճշգրիտ համաձայնությունը լանդշաֆտի այս կամ այն տարրերին ոչ միայն կերաշխավորի կտրվածքի ներդաշնակ ինտեգրումը տեղական տեղագրության և հողօգտագործման համակարգին, այլև կկանխի ոչ բարերար ազդեցությունը ճանապարհին օգտագործողների անվտանգության վրա,

երթևեկության, ճանապարհների վերանորոգման և շահագործման արդյունքում

առաջացած աղմուկի մակարդակը, տատանումը և օդի ու ջրի աղտոտվածությունը պետք է հնարավորության սահմաններում սահմանափակել համապատասխան միջոցառումների կիրառմամբ՝ տվյալ երկրում գործող կանոնների և կանոնակարգերի համաձայն,

այն դեպքերում, երբ նոր ճանապարհը և նրա հետ կապված աշխատանքները զգալիորեն փոխում են լանդշաֆտը, դրա որակը պաշտպանելու համար նախընտրելի է ստեղծել նորը, քան քողարկել այն:

V. 3. ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ԱՇԴԵՑՈՒԹՅՈՒՆԸ ՕԳՏԱԳՈՐԾՈՂՆԵՐԻ ՎՐԱ

Լանդշաֆտի և շրջակա միջավայրի՝ ճանապարհից տեսանելի տարրերը նպաստում են ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մակարդակի և նրա մասնակիցների հարմարավետության բարձրացմանը: Նրանք լրացնում և ուժեղացնում են տեսողական կողմնորոշումը և ավելի հետաքրքիր են դարձնում ուղևորությունը:

Քաղաքները, գետերը, բլուրները և այլն հնարավորություն են տալիս օգտագործողներին ավելի լավ կողմնորոշվել և պետք է հնարավորինս պահպանվեն: Ծառատունկերը (ճանապարհի երկայնքով կամ որևէ այլ ձևով) նպաստում են տեսողական կողմնորոշման բարելավմանը և ճանապարհի միապաղաղության վերացմանը՝ պայմանով, որ դրանց իրականացումը չի ստեղծում լրացուցիչ վտանգներ: Լանդշաֆտը նպաստում է նաև կուրացումից և եղանակային անբարենպաստ պայմաններից (քամի, ձյուն և այլն) պաշտպանությանը:

Ճանապարհի երկայնքով ձայնակլանիչ պատնեշների տեղադրումը նշանակում է, որ օգտագործողները կորցնում են շրջակա միջավայրի մասին տեղեկատվության զգալի մասը և հայտնվում են «մեկուսացված» վիճակում: Իհետև բար, այդպիսի սարքավորումները պետք է պատրաստված լինեն այնպես, որ առավելագույնս ինտեգրվեն լանդշաֆտին և փոխհատուցեն օգտագործողների տեղեկատվության կորուստը: Եղագիտական և անվտանգության նկատառումներից ելնելով՝ միջազգային ավտոմայրուղիների մոտակայքում պետք է խուսափել առևտրային գովազդներից:

VI. ՄՊԱՍԱՐԿՈՒՄԸ

VI. 1. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Ճանապարհները և օժանդակ շինությունները պետք է հնարավորինս պահպանվեն իրենց սկզբնական վիճակով, որպեսզի պահպանվի նրանց ներդրումային արժեքը և ապահովվի անվտանգության և հարմարավետության մշտական մակարդակը:

Խորհուրդ է տրվում նախագծման և շինարարության սկզբնական փուլերում հաշվի առնել պահպանման ապագա գործողությունները՝ ծախսերը և երթևեկության հոսքի վրա բացասական ազդեցությունները նվազեցնելու համար:

Սպասարկումը վերաբերում է ճանապարհը կազմող բոլոր տարրերին. մայրերին, կառույցներին, ամբարտակներին և ջրանցքներին, դրենաժային ուղիներին և նշաններին, երթևեկության վերահսկողության համակարգին, լանդշաֆտին, շինություններին և այլն:

Լանդշաֆտը պետք է նախատեսվի՝ հաշվի առնելով սպասարկման ապագա աշխատանքները: Պետք է հետևել ծառերի և թփերի աճին և անհրաժեշտության դեպքում գործողություններ ձեռնարկել նշանները փակելուց խուսափելու և անվտանգության սարքավորումների արդյունավետությունը պահպանելու համար:

Ճանապարհների սպասարկման համար անհրաժեշտ ցանկացած հատուկ սարքավորում չպետք է նվազեցնի օգտագործողների անվտանգության մակարդակը և դժվարացնի երթևեկության բնականոն հոսքն ու գործողությունները:

Պարբերաբար և արդյունավետ մոտեցումը սպասարկման աշխատանքներին կարող է զգալիորեն կրճատել ճանապարհի կառավարման ուղղակի ծախսերը, ինչպես նաև տվյալ ճանապարհային ցանցն օգտագործողների անուղղակի ծախսերը: Անհրաժեշտ է տարբերակել կանխարգելիչ սպասարկման և վերականգնողական գործողությունները՝ իրավասու իշխանության որոշում ընդունելու ժամանակ սպասարկման ծրագրի ծախսերի և շահույթների արդյունավետությունը օպտիմալացնելու համար:

VI. 2. ՄՊԱՍԱՐԿՄԱՆ ԿԱՌԱՎՈՐՈՒՄԸ

Երթևեկության կառավարման հետ սերտորեն կապված սպասարկման աշխատանքների կառավարումը պետք է հաստատվի ընթացակարգային և տեխնիկական տեսչական ծրագրերով, տվյալների կանոնակարգված հավաքմամբ և վերլուծությամբ, իրահանգներով և այլն: Այս հարցերը պետք է ընդունվեն ճանապարհային վարչակազմի կողմից որպես նպատակահարմար ճանապարհների սպասարկման արդյունավետության համար և որոշ դեպքերում նախատեսեն փոխզիջումային որոշումներ:

Գոյություն ունեցող ճանապարհի հարմարությունների և սարքավորումների սպասարկման մակարդակի հսկողության օպերատիվ աշխատանքն իրականացնողները պետք է իրենց տրամադրության տակ ունենան տվյալ ճանապարհի տարրերի նորացված և ամբողջական գույքացուցակը: Դա գործողության էական մասն է, որը թույլ է տալիս արագ որոշումներ կայացնել և ձեռնարկել գործողություններ պատահարների դեպքում, որոնք կրճատում են

երթևեկության հոսքը, ինչպես նաև՝ միջոցներ ձեռնարկել վթարների դեպքում:

Գործողության պլանավորումը և նախահաշիվը, որն առաջնահերթություն է տալիս տեխնիկական գործողություններին, հիմնվում է ճանապարհային ծածկի վիճակի, ուղղահայաց ճանապարհի գծանշման և հորիզոնական նշանների տեսանելիության (ինչպես ցերեկային, այնպես էլ գիշերային ժամերին) պարբերական գնահատականների և դիտարկումների վրա՝ հաշվի առնելով միջազգային նորմատիվ պահանջները:

Այսպիսի տեխնիկական հսկողությունը և ստուգումը խորհուրդ է տրվում որպես հիմնական տեղեկատվություն կանխարգելիչ և վերականգնողական գործողությունների մշակման համար՝ տեղական տրանսպորտային տնտեսության համատեքստում:

Սպասարկման աշխատանքի համար պատասխանատու գործադիր կազմակերպությունը կարգավորում է նաև բոլոր ժամանակավոր միջոցառումները, որոնք անհրաժեշտ են սպասարկման գործողությունների ընթացքում, ապահովելով անվտանգության պահանջները, արդյունավետ աշխատանքը և կիրառվող տեխնոլոգիաները: Սահմանափակումները, երթևեկության արագությունը, նախագծային բնութագրերը և այլն պահանջում են դրույթների և կանոնակարգերի հստակ մշակված ծրագիր:

VI. 3. ՄՊԱՍԱՐԿՄԱՆ ՈՐՈՇԱԿԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐԸ

Երթևեկության անվտանգությանն առնչվող՝ ճանապարհների սպասարկման տարրերին տրվում է առավելագույն առաջնահերթություն: Դրանք ներառում են.

ճանապարհային ծածկույթը՝ սահքին դիմադրելու և դրա մակերեսից ջրի հոսքի տեսանկյունից,

կառույցները, հատկապես կամուրջների և ուղեկամուրջների կցատեղերը, հենասյուները, եզրապատերը և այլն, թունելների ներդրումը,

լուսավորությունը, անվտանգության սարքերը,

ճանապարհային նշանները և գծանշումը,

որոշ տարվա ընթացքում լրիվ կենսունակությունը. ծյան և սառույցի մաքրման ապահովում կամ եղանակային այլ անբարենպաստ իրավիճակների ապահովում և այլ՝ հատկապես անբարենպաստ իրավիճակների հետևանքների վերացում,

շրջակա միջավայրի հետ ճանապարհի ձուլումը ներառող աշխատանք, ինչպես, օրինակ, հակաաղվմային պատնեշների տեղադրում, լանդշաֆտ և այլն:

Անհրաժեշտ է ապահովել երթևեկելի մասերի և ճանապարհային կառույցների բարձր որակը սպասարկման համաձայնեցված քաղաքականության միջոցով և երաշխավորել տրանսպորտային հուսալիությունը սպասարկման գործողությունների ընթացքում: Սպասարկման միջոցառումները պետք է իրականացվեն ժամանակին՝ ճանապարհային ծածկույթի աստիճանաբար քայքայումից խուսափելու համար:

Շինարարության աշխատողների, ինչպես նաև ճանապարհն օգտագործողների անվտանգությունը՝ համապատասխան պաշտպանական միջոց ճանապարհով, որոնք պետք է նախատեսվեն ինչպես միջոցառումների պլանավորման ժամանակ, այնպես էլ պետք է պարբերաբար ստուգվեն աշխատանքի ընթացքում:

Շինարարական հատվածներում կարևոր է ճանապարհային անվտանգության սարքավորումների, նշանների և գծանշումների տրամադրումը՝ պատահարներից, երթևեկության ուշացումներից և այլ երևույթներից խուսափելու համար, և տեղադրվածները պետք է հստակորեն տեսանելի լինեն ցերեկային և գիշերային ժամերին: Կանոնավոր ստուգումները պետք է երաշխավորեն, որ դրանք տեսանելի են և հասկանալի՝ համաձայն գործող միջազգային կոնվենցիաների պահանջների: Ժամանակավոր սարքավորումները և ճանապարհային նշանները նույնպես պետք է համապատասխանեն այդ կոնվենցիաներին: Ձմեռային պայմաններում, համապատասխան միջոցներ ձեռնարկելով, երթևեկության անվտանգությունը և գործողությունը պետք է ապահովվեն առավելագույն չափով: Հատուկ ուշադրություն է հատկացվում սահքին դիմակայող համապատասխան մակերեսներին և ճանապարհային նշանների վրայից ծյան և սառույցի մաքրմանը: Այս գործողությունները դիտվում են որպես սպասարկման լրացուցիչ միջոցառումներ ձմեռային պայմաններում:

Հավելված 3

E-ՃԱՆԱԴԱՐՀՆԵՐԻ ՃԱՆԱԶՈՒՄԸ ԵՎ ՆՇՈՒՄԸ

1. E-ճանապարհների ճանաչման և նշման համար օգտագործվող նշանն ունի ուղղանկյուն ձև:

2. Այդ նշանը բաղկացած է E տառից, որին, որպես կանոն, հաջորդում է արաբական տառերով նշված ճանապարհի համարը:

3. Այն ունի սպիտակ գրառմամբ կանաչ հիմնագույն. այն կարող է կցվել կամ համատեղվել այլ նշանների հետ:

4. Այն պետք է ունենա այնպիսի չափս, որ հեշտությամբ ճանաչվի և հասկացվի մեծ արագությամբ երթևեկող տրանսպորտային միջոցների վարորդների համար:

5. E-ճանապարհների ճանաչման և նշման համար նախատեսված նշանը չի բացառում ճանապարհներն ազգային հիմքի վրա ճանաչող նշանի օգտագործման հնարավորությունը:

6. Սկզբունքորեն E-ճանապարհների համարներն ընդգրկվում են (կամ միացվում են) տվյալ անդամ երկրի ուղղության նշանների համակարգի մեջ: Համարակալումը կարող է զետեղվել

ինչպես ցանկացած մուտքի ճանապարհից կամ հանգույցից առաջ, այնպես էլ դրանցից հետո:
Եթե E-ճանապարհը փոխվում է այլ կատեգորիայի ճանապարհի կամ հատում է այլ E-
ճանապարհ, խորհուրդ է տրվում տեղադրել E-ճանապարհների համապատասխան նշաններ
մինչև մուտքը կամ հանգույցը:

Համաձայնագիրն ուժի մեջ է մտել 2006 թ. սեպտեմբերի 7-ին:

* Սույն տեքստը կազմված է աջակողմյան երթևեկության համար: