

ԳԼԽԱՎՈՐ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎՏՈՄԱՅՐՈՒՂԻՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ
ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ
(1-ին մաս)

Պայմանավորվող կողմերը,
Գիտակցելով Եվրոպայում միջազգային ճանապարհային երթուղիները
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 բարելավելու են միջազգային
երթուղիների եւ շրջակա միջավայրի պահանջները,

Համաձայնեցին ներքոհիշյալի վերաբերյալ.

Ե-ճանապարհային միջազգային ցանցի սահմանումը եւ ընդունումը

ՀՈՂՎԱԾ 1

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

ՀՈՂՎԱԾ 2

Ե-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:

Ե-ճանապարհային միջազգային ցանցի ճանապարհների շինարարությունը եւ
վերանորոգումը

ՀՈՂՎԱԾ 3

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

Ե-ճանապարհային միջազգային ցանցի ճանապարհների գծանշումը

ՀՈՂՎԱԾ 4

1. Ե-ճանապարհային միջազգային ցանցի ճանապարհները սահմանվում եւ գծանշվում
են սույն Համաձայնագրի 3-րդ հավելվածում նկարագրված ճանապարհային նշանով:
2. Ե-ճանապարհների նշանակման համար օգտագործվող բոլոր նշանները, որոնք չեն
համապատասխանում սույն Համաձայնագրի եւ սրա 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 Ե-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 բխել սույն Համաձայնագրի 1-ին հոդվածում հիշատակված ազգային ծրագրերից:

Սույն Համաձայնագրի ստորագրման և
Մասնակից դառնալու ընթացակարգը

ՀՈԴՎԱԾ 5

1. Սույն Համաձայնագիրը ստորագրության համար բաց է մինչև 1976թ. 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:

Սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելը

ՀՈԴՎԱԾ 6

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 փաստաթուղթ՝ 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՝ 1950թ. սեպտեմբերի 16-ին ժնեում ստորագրված Միջազգային ավտոմայրուղիների շինարարության մասին Հռչակագիրը և փոխարինում է նրան:

Սույն Համաձայնագրի հիմնական տեքստում
փոփոխություններ կատարելու ընթացակարգը

ՀՈԴՎԱԾ 7

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:

Սույն Համաձայնագրի I հավելվածում փոփոխություններ կատարելու ընթացակարգը

ՅՈՒՐԱԾ 8

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 համաձայնած 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 մարմնին, 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:

Սույն Համաձայնագրի II եւ III հավելվածներում
փոփոխություններ կատարելու ընթացակարգը

ՀՈՂՎԱԾ 9

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:

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

ՀՈՂՎԱԾ 10

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:

Սույն Համաձայնագրի չեղյալ հայտարարումը եւ գործողության դադարեցումը

ՅՈՒՐԱԾ 11

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:

ՅՈՒՐԱԾ 12

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

Վեճերի կարգավորումը

ՅՈՒՐԱԾ 13

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:

Սույն Համաձայնագրի կիրառման սահմանափակումները

ՅՈՒՐԱԾ 14

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:

Հայտարարություն սույն Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածի վերաբերյալ

ՅՈՒՐԱԾ 15

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:

Պայմանավորվող կողմերին ուղղված ծանուցումները

ՅՈՒՐԱԾ 16

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:

Սույն Համաձայնագրի ի պահ հանձնումը Գլխավոր քարտուղարին

ՅՈՒՐԱԾ 17

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

ՅԱՎԵԼՎԱԾ 1

Է-ՃԱՆԱՊԱՐՅԱՅԻՆ 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,

որոնք 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:

ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

Ա. Գլխավոր ճանապարհներ

1. Ուղղությունը՝ արեւմուտք-արեւելք

ա) Հիմնական ճանապարհներ

E 10 Ա - Նարվիկ - Կիրունա - Լուլեո

E 20 Շանոն - Լիմերիկ - Պորտ - Լեյիշե - Դուբլին... Լիվերպուլ - Մանչեստր - Բրեդֆորդ - Լիդս - Հալլ... Եսքլերգ - Կոլդինգ - Միդլֆարտ - Նիքորգ... 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 - Զոլչեստր - Իփսվիչ - Ֆելիքսթոու... Հուկ վան Հոլլանդ - Դեն Հաագ - Գոուդա - Ռոտերդամ - Ամերսֆորտ - Օլդենզաալ - Օսնաբրյուկ - Բադ Օյենհաուզեն - Հանսվեր - Բրաունշվեյգ - Մագդեբուրգ - Բեռլին - Սվեբորգին - Պոզնան - Լոպիչ - Վարշավա - Բրեստ - Մինսկ - Սմոլենսկ - Մոսկվա - Ռյազան - Պենզա - Սամարա - Ուֆա - Չելյաբինսկ - Կուրգան - Իշիմ - Օմսկ

E 40 Կալե - Օստենդե - Գենտ - Բրյուսել - Լյեժ - Ասեն - Զյուլ - Օլպե - Գիսեն - Բադ Յերսֆելդ - Հերլեսհաուզեն - Էյզենահ - Էրֆուրտ - Գերա - Կեմնից - Դրեզդեն - Գերլից - Լեգնիցա - Վրոցլավ - Օպոլե - Գլիվիցե - Կրակով - Պշեմիսլ - Լվով - Ռովո - Փիտոմիր - Կիեւ - Խարկով - Լուզանսկ - Վոլգոգրադ - Աստրախան - Ատիրաու - Բեյնեու - Կունգրադ - Նուկուս - Դաշհաուզ - Բուհարա - Նավոյ - Սամարղանդ - Ջիզակ - Տաշքենդ - Շիմքենդ - Ջամբուլ - Բիշկեկ - Ալմաթի - Սառի - Օզեկ - Տալդի-Կուրգան - Ուշալար - Տաշքենսկեն - Այագուզ - Գիորգիեւկա - Ռեստ-Կամենոգորսկ - Լենինոգորսկ

E 50 Բրեստ - Ռենն - Լե Ման - Փարիզ - Ռեյմս - Մեց - Սաարբրյուկեն - Մանհեյմ - Հելլբրոն - Նյուրենբերգ - Ռոզվադով - Պլզեն - Պրահա - Յիգլավա - Բռնո - Տրենչին - Պրեշով - Կոշիցե - Վիշնի Նեմեցկե - Ռեժգորոդ - Մուկաչեւո - Ստրիյ - Տերնոպոլ - Խմելնիցկի - Վիննիցա - Ռիման - Կիզովոգրադ - Դնեպրոպետրովսկ - Դոնեցկ - Դոնի Ռոստով - Արմավիր - Միներալնիե Վոդի - Մախաչկալա

E 60 Բրեստ - Նանտ - Տուր - Օռլեան - Կուրտեն - Բոնե - Բեզանսոն - Բելֆորտ - Մալհաուզ - Բագել - Յյուրիխ - Վինստերտուր - Սենտ Գալեն - Սենտ Մարգրետեն - Լաուտեախ - Ֆելդկիրխ - Իմստ - Ինսբրուկ - Վյորգլ - Ռոզենհեյմ -

Չալցբուրգ - Լինց - Վիեննա - Նիկեյտոֆ - Մոսունմադյարովար - Դյեր - Բուդապեշտ
- Պուշպոկլադանի - Օրադեա - Կլուժ Նապոկա - Տուրդա - Տիրգու-Մուրեշ - Բրաշով -
Պրոնեշտի - Բուխարեստ - Ուրգիչենի - Սլոբոզիա - Յիրշովո - Կոնստանտա... Փոթի -
Սամթրեդիա - Կաշուրի - Թբիլիսի - Գյանջա - Էվլակ - Բաքու... Թուրքմենբաշի -
Ղիզիլարբատ - Ազգաբատ - Տեջեն - Մարի - Չարջու - Ալատ - Բուխարա - Կարշի -
Գուզայ - Շերոբոդ - Թերմիզ - Դուշանբե - Ջիրգաթալ - Սարի Տաշ - Իրքեշտամ

E 70 Լա Կորյունյա - Օվյեդո - Բիլբաո - Սան Սեբաստիան - Բորդո - Կլերմոն
Ֆերան - Լիոն - Շամբերի - Սյուզա - Տուրին - Ալեսանդրիա - Տորտոնա - Բրեշիա -
Վերոնա - Մեստրե (Վենետիկ) - Պալմանովա - Տրիեստե - Լուբլյանա - Չագրեբ -
Դյակովո - Բելգրադ - Վրշաց - Տիմիշոարա - Կարանշեբեշ - Դրոբետա Տուրնու
Սելերին - Կրայովա - Ալեքսանդրիա - Բուխարեստ - Ջուրջու - Ռուսե - Ռագարադ -
Շումեն - Վառնա... Սամսուն - Օրդու - Գիրեսուն - Տրաբզոն - Բաթում - Փոթի

E 80 Լիսաբոն - Սանտարեն - Լեյրիա - Կոմբրա - Ավեյրու (Ալբերգարիա) -
Վիզու - Գուարդա - Վիլյար - Ֆորմոսո - Սալամանկա - Բուրգոս - Սան Սեբաստիան -
Պո - Տուլուզա - Նարբոն - Նիմ - Պրովանս - Նիցցա - Վինտիմիլյա - Սավոնա -
Ջենովա - Լա Սպեցիա - Միլյարինո - Լիվորնո - Գրոսետո - Չիվիտավեկյա - Յոնոմ -
Պեսկարա... Դուբրովնիկ - Պետրովաց - Պոդգորիցա - Պրիշտինա - Նիշ -
Դիմիտրովգրադ - Սոֆիա - Պլովդիվ - Սվիլեգրադ - Էդիրնե - Բաբաեսկի - Սիլիվրի -
Ստամբուլ - Իզմիր - Ադաբազարի - Բուլու - Գերեդե - Իլգազ - Ամասիա - Նիկսար -
Ռեֆահիե - Երզնկան - Աշկալե - Երզրում - Ադրի - Գյուրբուլակ - Իրան (Իսլամական
Հանրապետություն)

E 90 Լիսաբոն - Մոնտիժու - Սետուբալ - Եվորա - Կայա - Բադախոս - Մադրիդ -
Սարագոսա - Լերիդա - Բարսելոնա... Մասարա դել Վալյո - Ալկամո - Պալերմո -
Բուոնֆորնելո Մեսինա... Ռեջո դի Կալաբրիա - Կատանզարո - Կրոտոնե - Սիբարի -
Մետապոնտո - Տարանտո - Բրինդիզի... Իզումենիցա - Յանինա - Կոզանի - Սալոնիկ -
Ալեքսանդրապոլիս - Իսպալա - Կեշան - Գելիբոլու... Լյապսեկի - Բուրսա -
Էսկիշեհիր - Սիվրիհիսար - Անկարա - Աքսարայ - Ադանա - Տոպրակկալե - Գազիանտեպ
- Ուրֆա - Նուսայբին - Ջիզրե - Հաբուր - Իրաք

բ) Միջանկյալ ճանապարհներ

E 04 Հելսինգբորգ - Յոնչոպինգ - Նորչոպինգ - Սեդերտելլե - Ստոկհոլմ -
Սունդսվալ - Ումեո - Լուլեո - Հապարանդա - Տորնիո

E 06 Տրելեբորգ - Մալմե - Հալմստադ - Գյոթեբորգ - Օսլո - Լիլեհամներ -
Տրոնհեյմ - Նարվիկ - Օլդերֆյորդ - Կարասյոկ - Կերկենես

E 08 Տրոմսյե - Նորտրոսբոտն - Շիբոտն - Կիլպիշյարվի - Տորնիո - Օուլու -
Վաասա - Թուրքու

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

E 14 Տրոնհեյմ - Ստորլին - Օստերսունդ - Սունդսվալ

E 16 Լոնդոնների - Բելֆաստ... Գլազգո - Էդինբուրգ... Բերգեն - Ֆագերես -
Օսլո

E 18 Կրեյգաբոն - Բելֆաստ - Լեռն... Ստրանրիիր - Գրետնա - Կարլայլ -
Նյուքասլ... Զրիստիանսանդ - Օսլո - Էրեբրու - Արբուգա - Վեստերոս -
Ստոկհոլմ/Կապելսիեր... Մարիհամն - Թուրքու/Նաանտալի - Հելսինկի - Վաալիմաա -
Սանկտ Պետերբուրգ

E 22 Հովհաննէս - Չեսթեր - Ռոբինզոն - Մանչեսթր - Լիդս - Դոնքասթր - Իմինգհեմ... Ամստերդամ - Գրոնինգեն - Օլդենբուրգ - Բրեմեն - Համբուրգ - Լյուբեկ - Ռոստով - Շտրալզունդ - Չասնից... Տրելթորգ - Մալմե - Կալմար - Նորչոպինգ - Վենտսպիլս - Ռիգա - Ռեգենս - Վելիկիե Լուկի - Մոսկվա - Վլադիմիր - Նիժնի Նովգորոդ

E 24 Բիրմինգեմ - Զեմբրիջ - Իփսվիչ

E 26 Համբուրգ - Բեռլին

E 28 Բեռլին - Շեցին - Գոլենյով - Կոշալին - Գրանսկ... Կալինինգրադ - Տոլպակի - Նեստերով - Մարյամպոլ - Վիլնյուս - Մինսկ

E 32 Զոլչեսթր - Հարվիչ

E 34 Ցեթերյուգե - Անսվերպեն - Էյնդհովեն - Վենլո - Օբերհաուզեն - Դորտմունդ - Բադ Օյենհաուզեն

E 36 Բեռլին - Լյուբեկաու - Կոտբուս - Լեգնիցա

E 38 Գլուխով - Կուրսկ - Վորոնեժ - Սարատով - Ռիալսկ - 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 - Մեզյեր - Լյուքսեմբուրգ - Տրիր - Կոբլենց - Գիսեն

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

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

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

E 54 Փարիզ - Շոմոն - Մալհաուզ - Բագել - Վալդսիուտ - Լինդաու - Մյունխեն

E 56 Նյուրնբերգ - Ռեգենսբուրգ - Պասաու - Վելս - Չատլենդ

E 58 Վիեննա - Բրատիսլավա - Չվոլեն - Կոշիցե - Ռեժգորոդ - Մուկաչեու - Հալմեու - Սուկեա - Յասի - Լեուշենի - Քիշնե - Օդեսա - Նիկոլաե - Հերսոն - Մելիտոպոլ - Տագոնոզ - Դոնի Ռոստով

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

E 64 Տուրին - Միլան - Բրեշիա

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

E 68 Սեգեդ - Արադ - Դեա - Սիբիու - Բրաշով

E 72 Բորդո - Թուլուզ

E 74 Նիցցա - Կունեո - Աստի - Ալեքսանդրիա

E 76 Սիլյարինո - Ֆլորենցիա

E 78 Գրոսետո - Արեցո - Սանսեպոլկրո - Ֆանո

E 82 Պորտու - Վիլյա 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

E 98 Տոպբոլագի - Կիրիխան - Ռեյհանլի - Չիլվեգյոզու - Սիրիայի Արաբական
Հանրապետություն

2. Ուղղությունը՝ հյուսիս - հարավ

ա) Հիմնական ճանապարհներ

E 05 Գրինոկ - Գլազգո - Գրետնա - Կարլայլ - Պենրիթ - Պրեսթոն - Ռոբինզոն
- Բիրմինգեմ - Նյուքեթի - Սաութհեմպթոն... Հավր - Փարիզ - Օռլեան - Տուր -
Պուատյե - Բորդո - Սան Սեբաստիան - Բուրգոս - Մադրիդ - Կորդոբա - Սելվիլա -
Կադիս - Ալժեսիրաս

E 15 Իսվերնես - Պերտ - Էդինբուրգ - Նյուքասլ - Սքոթչ - Զորներ - Դոնքաստր
- Լոնդոն - Ֆոլքսթոուն - Դուվր... Կալե - Փարիզ - Լիոն - Օրանժ - Նարբոն -
ժերոնա - Բարսելոնա - Տարագոնա - Կաստելյոն դե լա Պլանա - Վալենսիա - Ալիկանտե
- Մուրսիա - Ալժեսիրաս

E 25 Հուկ վան Հոլանդ - Ռոտերդամ - Գուդա - Ռեյրեհտ - Հետրագենբուս -
Էյնդհովեն - Մասստրիխտ - Լյեժ - Բաստոն - Առլոն - Լյուքսեմբուրգ - Մեց - Սենտ
Ավոլդ - Ստրասբուրգ - Մալհաուզ - Բագել - Օլտեն - Բեռն - Լոզան - Ժնև - Մոն
Բլան - Աոստա - Իվրեա - Վերչելի - Ալեքսանդրիա - Ջենովա... Բաստիա - Պորտո
Վեկյո - Բոնիֆաչո... Պորտո Տորես - Սասարի - Կալյարի... Պալերմո

E 35 Ամստերդամ - Ռեյրեհտ - Արնեմ - Էմերիկ - Օբերհաուզեն - Զյուլի -
Ֆրանկֆուրտ Մայնի վրա - Հեյդելբերգ - Կառլսրուե - Օֆենբուրգ - Բագել - Օլտեն -
Լյուցերն - Ալտդորֆ - Սեն Գոթարդո - Բելինցոնա - Լուզանո - Կիասո - Կոմո -
Միլան - Պյաչենցա - Պարմա - Մոդենա - Ֆլորենցիա - Արեցո - Հռոմ

E 45 Գյոթեբուրգ - Ֆրեդրիկսհավն - Օլբորգ - Օրիուս - Վեյլե - Կոլդինգ -
Գրեսլե - Ֆլենսբուրգ - Համբուրգ - Հանովեր - Գյոթինգեն - Կասել - Ֆուլդա -
Վյուրցբուրգ - Նյուրնբերգ - Մյունխեն - Ռոզենհեյմ - Վյորգլ - Ինսբրուկ -
Բրեներ - Ֆորտեցա - Բուլցանո - Տրենտո - Վերոնա - Մոդենա - Բոլոնիա - Չեզենա -
Պերուջա - Ֆիանո (Հռոմ) - Սան Չեզարեո (Հռոմ) - Նեապոլ - Սալերնո - Սիչիլյանո
- Կոզենցա - Վիլա - Սան Ջովանի - Մեսինա - Կատանիա - Սիրակուզի - Գելա

E 55 Հելսինգբորգ... Հելսինգեր - Կոպենհագեն - Կյեգե - Վորդինգբորգ - Ֆարո
- Նյուկեմբուրգ Ֆալստեր - Գեսեր - Ռոստոկ - Բեռլին - Լյուբեկաու - Դրեզդեն -
Տեպլիցե - Պրահա - Տաբոր - Չեսկե Բուդեյովիցե - Դոլնի Դվորժիտե - Լիսց -

Չալցբուրգ - Վիլահ - Տարվիզիո - Ռեդին - Պալմանովա - Մեստրե (Վենետիկ) - Ռավեննա - Չեզենա - Ռիմինի - Ֆանո - Անկոնա - Պեսկարա - Կանոսա - Բարի - Բրինդիզի... Իգուլենիցա - Պրեւեզա - Մեսուրնյի - Ռիոն - Պատրասի - Պիրզոս - Կալամատա

E 65 Մալմե - Իստադ... Սվինոուսցե - Վոլին - Գոլենյուվ - Շեցին - Սվեբոդզին - Ժելենյա - Գուրա - Յարաչով - Ժելեզնիյ Բրոդ - Տուրնով - Մլադա Բոլշայավ - Պրահա - Յիգլավա - Բռնո - Բրժեցլավ - Բրատիսլավա - Ռայկա - Մոշոնմադյարովար - Չոռնա - Սոմբատիեյ - Կերմենդ - Չալաեգերսեգ - Նագիկանիժա - Լետենյե - Չագրեբ - Կարլովաց - Ռիեկա - Սպլիտ - Մետկովիչ - Դուբրովնիկ - Պետրովաց - Պոդգորիցա - Բլեյո Պոլե - Սկոպյե - Կիչեւո - Օհրիդ - Բիտոլա - Նիկի - Վեի - Կոզանի - Լարիսա - Դոմոկոս - Լամիա - Բրալուս - Իտեյա - Անտիրիոն... Ռիոն - Էգիոն - Կորինթոս - Տրիպոլի - Կալամատա - Կանիա

E 75 Վարդե - Ռեսայոկի - Իվալո - Սողանկյուլա - Ռովանիեմի - Կեմի - Օուլու - Յուվասկյուլա - Լահտի - Յելսինկի... Գոանսկ - Սվեցե - Կրոշնեւիցե - Լոդ - Պիտրկուվ Տրիբունալսկի - Կատովիցե - Չ. Տեշին - Ժիլինա - Բրատիսլավա - Գյոր - Բուդապեշտ - Շեգեդ - Բելգրադ - Նիշ - Կումանովո - Սկոպյե - Գեւգելիա - Էվզոնի - Սալոնիկի - Լարիսա - Ալմիրոս - Լամիա - Աթենք... Կանիա - Իրակլիոն - Այոս Նիկոլասո - Սիտիա

E 85 Կլայպեդա - Կաունաս - Վիլնյուս - Լիդա - Սլոմին - Կոբրին - Լուցկ - Չերնովցի - Սիրետ - Սուչավա - Ռոման - Բակեու - Մերեշեստի - Բագեու - Ռիդիչենի - Բուխարեստ - Ջուրջու - Ռուսե - Բյալա - Վելիկո Տիրնովո - Ստառա Չագորա - Յասկովո - Սվիլենգրադ - Օրմենիո - Կաստանյաս - Դիդիմոտեյչո - Ալեքսանդրապոլուս

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

E 101 Մոսկվա - Կալուգա - Բոյանսկ - Գլուխով - Կիեւ

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

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

E 117 Միներալնիե Վոդի - Նալչիկ - Վլադիկավկազ - Թբիլիսի - Երեւան - Գորիս - Մեդրի

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

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

E 123 Չելյաբինսկ - Կոստանայ - Եսիլ - Դերժավինսկ - Արկալիկ - Ժեզկազգան - Կզիլորդա - Շիմկենտ - Տաշքենդ - Այսի - Դուշանբե - Նիժնի Պանջ

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

E 127 Օմսկ - Պավլոդար - Սեմիպալատինսկ - Գեորգիեւկա - Մայկապշազայ

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 - Ռեկվա - Սելիլիա

E 03 Շերբուր - Ռեն - Նանտ - Լա Ռոշել

E 07 Պո - Յակա - Ուեսկա - Սարագոսա

E 09 Օռլեան - Լիմոժ - Թուլուզ - Բարսելոն

E 11 Վյերզոն - Մոնլյուսոն - Կլերմոն Ֆերան - Մոնպելյե

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

E 17 Անտվերպեն - Գենտ - Կորտրիկ - Կամբրե - Ռեյմս - Բոնե

E 19 Ամստերդամ - Դեն Հաագ - Ռոտերդամ - 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 Զյուլն - Լյուքսեմբուրգ - Սաարբրյուկեն - Սարեմին - (E 25 Ստրասբուրգ)

E 31 Ռոտերդամ - Գորինհեմ - Նեյմեգեն - Գոչ - Կրեֆելդ - Զյուլն - Կոբլենց - Բինգեն - Լյուդվիգսհաֆեն

E 33 Պարմա - Սպեցիա

E 37 Բրեմեն - Օսնաբրյուկ - Դորտմունդ - Զյուլն

E 39 Տրոնհեյմ - Օլետուն - Բերգեն - Ստավանգեր - Կրիստիանսանդ... Զիրտսհալս - Յերինգ - Նյերե - Սանդբի - Օլբորգ

E 41 Դորտմունդ - Գիսեն - Աշաֆենբուրգ - Վյուրցբուրգ - Շտուտգարտ - Շաֆհաուզեն - Վինտենտուր - Ցյուրիխ - Ալտդորֆ

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

E 47 Զելսինբուրգ.. Զելզսինգեր - Կոպենհագեն - Կյեգե - Վորդինգբորգ - Ֆարո - Ռեդբի... Լյուբեկ

E 49 Մագդեբուրգ - Գալե - Պլաուեն - Շենբերգ - Վոյտանով - Կարլովի Վարի - Պլզեն - Չեսկե Բուդեյովցե - Տրշեբոն - Զալամկի - Վիեննա

E 51 Բեռլին - Լայպցիգ - Գերա - Զիրշբերգ - Զոֆ - Բայրեուր - Նյուրնբերգ

E 53 Պլզեն - Բայեր - Էյզենշտայն - Դեգենդորֆ - Սյունխեն

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

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

E 61 Վիլահ - Թունել Կարավանկեն/Պրեդոր Կարավանկե - Նակլո - Լյուբլյանա - Տրիեստ - Ռիեկա

E 63 Սողանկյուլա - Կեմիյարվի - Կուսամո - Կայանի - Կուուպիո - Յուվասկյուլա - Տամպերե - Տուրկու

E 67 Յելսինկի - Տալլին - Ռիգա - Պանելեժիս - Կաունաս - Վարշավա - Պետրկով Տրիբունալսկի - Վրոցլավ - Կլոդզկո - Բելովեշ - Նահոդ - Գրադեց Կրալովե - Պրահա

E 69 Նորդկապ - Օլդերֆյորդ

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

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

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

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

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

E 83 Բյալա - Պլեւեն - Յաբլոնիցա - Բոտելգրադ - Սոֆիա

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

E 89 Գերեդե - Կիզիլչահամամ - Անկարա

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

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

Բ. Ճյուղավորումներ եւ միացնող ճանապարհներ

E 134 Հոգեսունդ - Հոկելիգրենդ - Դրամեն

E 136 Օլեսունդ - Օնդալսենս - Դոմբոս

E 201 Զորկ - Պորտալուիշե

E 231 Ամստերդամ - Ամերսֆորտ

E 232 Ամերսֆորտ - Յոգեհեյն - Գրոնինգեն

E 233 Յոգեհեյն - Հասելյունե - Կլոպենբուրգ - Բրեմեն

E 234 Կուքսհավեն - Բրեմերհաֆեն - Բրեմեն - Վալսրոդե

E 251 Չասնից - Շտրալզուդ - Նոյբրանդենբուրգ - Բեռլին

E 261 Շվյեցե - Պոզնան - Վրոցլավ

E 262 Կաունաս - Ուկմերթ - Դաուգավալիս - Ռեգելեն - Օստրով

E 271 Մինսկ - Գոմել

E 272 Կլայպեդա - Պալանգա - Շյաուլայ - Պանելեժիս - Ուկմերթ - Վիլնյուս

E 311 Բրեդա - Գորինհեմ - Ուտրեխտ

E 312 Վիսսինգն - Բրեդա - Էյնդհովեն

E 313 Անտրվեպեն - Լյեժ

E 314 Լեհեն - Հասելտ - Հեռլեն - Աան

E 331 Դորտմունդ - Կասել

E 371 Ռադոմ - Ռժեով - Վիշնիյ Կոմարնիկ - Սվիդնիկ - Պրեշով

E 372 Վարշավա - Լյուբլին - Լվով

E 373 Լյուբլին - Կովել - Կիել

E 381 Կիել - Օրյով

E 391 Տրոսնա - Գլուխով

E 401 Սեն Բրիլ - Կանն

E 402 Կալե - Ռուեն - Լե Ման

E 403 Ցեեբրյուգե - Բրյուգե - Կորտրեյկ - Տուրնայի

E 404 Յաբել - Ցեեբրյուգե

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 - Հալե

- E 441 Կեմնից - Պլաուեն
- E 442 Կարլովի Վարի - Տեպլիցե - Տուրնով - Գրադեց Կրալովե - Օլոմուց - Ժիլիսա
- E 451 Գիսեն - Մայնի Ֆրանկֆուրտ - Մանհեյմ
- E 461 Սվիտավի - Բռնո - Վիեննա
- E 462 Բռնո - Օլոմուց - Չեսկի Տեշին - Կրակով
- E 471 Մուկաչեո - Լվով
- E 501 Լե Ման - Անժե
- E 502 Լե Ման - Տուր
- E 511 Կուրտենե (A6) - Տրուա
- E 512 Ռեմիրմոն - Մալհաուզ
- E 531 Օֆենբուրգ - Դոնաուեշինգեն
- E 532 Մեմինգեն - Ֆյուսեն
- E 533 Մյունսհեն - Գարմիշ Պարտենկիրխեն - Սիտենվալդ - Չեեֆելդ - Ինսբրուկ
- E 551 Չեսկե Բուդեյովիցե - Յիգլավա
- E 552 Մյունսհեն - Բրաունաու - Վելս - Լինց
- E 571 Բրատիսլավա - Չվոլեն - Կոշիցե
- E 572 Տրենչին - Յար Լադ Գրոնոմ
- E 573 Պյուշպոկլադանի - Նյիրեդհազա - Չոպ - Ռեժորոդ
- 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 Չուկ - Սֆիստու - Գեորգե - Կիկիս
- E 581 Մերեշեշտի - Տեկուչ - Ալբիտա - Լեուշեն - Քիշնե - Օդեսա
- E 583 Ռոման - Յասի - Բելցի - Մոգելերպոդոլսկ - Վինսիցա - Ժիտոմիր
- E 584 Պոլտարա - Կիրովոգրադ - Քիշնե - Գուրգուլեշտի - Գալաց - Սլոբոդա
- 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 Դիուզեն - Շալոն սյուր Սոն
- E 611 Լիոն - Պոն դ'Էն
- E 612 Իվրեա - Տուրին
- E 641 Վերզլ - Սանկտ Իոհան - Լոֆեր - Չալցբուրգ
- E 651 Ալտերմարկ - Լիցեն
- E 652 Կլագենֆուրտ - Լոյբլ Պաս - Նակլո
- E 661 Բալատոնկերեստուր - Նադյատադ - Բարչ - Վիրովիտիցա - Օկուլչանի - 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 - Ռեժիցե - Չաչակ - Կրալեւո - Կրուշեւաց - Պոյատե - Պարաչին - Չաեչար
- E 762 Սարաեւո - Պողոզորիցա - 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 - Վիլյա Ռեալ - Շավիշ - Վերին
- E 802 Բրագանցա - Գուարդա - Կաստելո Բրանկո - Պորտալեգրե - Եվորա - Բեյա - Ռիրիկ
- E 803 Սալամանկա - Մերիդա - Սեւիլիա
- E 804 Բիլբաո - Լոգրոնյո - Սարագոսա
- E 805 Ֆամալիկան - Շավիշ
- E 806 Տորես Նովաս - Աբրանտես - Կաստելո Բրանկո - Գվարդա
- E 821 Դոմո - Սան Չեզարեո
- E 840 Սասարի - Օլբիա... Չիվիտավեկյա - 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 Սիչիլյանո - Պոտենցա - Մետապոնո
- E 848 Սան Էվֆեմիա - Կատանձարո
- E 851 Պետրովաց (Ալբանիա) - Պրիզրեն - Պրիշտինա
- E 852 Օհրիդ - ալբանական սահման
- E 853 Յանինա - ալբանական սահման
- E 871 Սոֆիա - Կյուստենդիլ - Կումանովո
- E 901 Մադրիդ - Վալենսիա
- E 902 Խաեն - Գրանադա - Մալագա
- E 931 Մադգարա դել Վալյո - Գելա
- E 932 Բուոնֆորնելո - Էնա - Կատանիա
- E 933 Ալկամո - Տրապանի

- E 951 Յանհնա - Արտա - Ագրիկոն - Մասալունջի
- E 952 Ակտիո - Վոնիցա - Ամֆիլոխիա - Կարպենիսի - Լամիա
- E 961 Տրիպոլի - Սպարտի - Իյիտիոն
- E 962 Էլեֆսինա - Ֆիվա
- E 001 Թբիլիսի - Բագրատաշեն - Վանաձոր
- E 002 Մեղրի - Ալյաթ
- E 003 Ուլկուդուկ - Դաշիաուս - Աշգաբատ - Գուդան
- E 004 Կիզիլորդա - Ուլկուդուկ - Բուհարա
- E 005 Գուգա - Սամարղանդ
- E 006 Այսի - Կոկանդ
- E 007 Տաշքենդ - Կոկանդ - Անդիժան - Օշ - Իրքեշտամ
- E 008 Խորոզ - Սուգրաթ
- E 009 Ջիրգաթալ - Խորոզ - Իշկաշիմ - Լյանգա - Չինաստան
- E 010 Օշ - Բիշկեկ
- E 011 Ալմաթի - Կեգեն - Կոկպեք - Տյուպ
- E 012 Խորգոս - Չունջա - Կոկպեք
- E 013 Սարի - Օզեկ - Խորգոս
- E 014 Ուշարալ - Դրուժբա
- E 015 Տաշկեսկեն - Բախտի
- E 016 Եսիլ - Աստանա

ՀԱՎԵԼՎԱԾ II

ՊԱՅՄԱՆՆԵՐ, ՈՐՈՆՑ ՊԵՏՔ Է ՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆԵՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎՏՈՄԱՅՐՈՒԴԻՆԵՐԸ

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 երթելեկության անվտանգությունը, շրջակա միջավայրի պահպանությունը, երթելեկության 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 է կառուցված է ավտոտրանսպորտային միջոցների համար, որը չի սպասարկում մերձճանապարհային սեփականությունները, եւ որը՝

- i. բացառությամբ առանձին հատվածների կամ ժամանակավորապես ունի առանձնացված երկկողմանի երթելեկելի մասեր, որոնք իրարից առանձնացված են երթելեկության 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 երթելեկության համար, մատչելի է միայն հանգույցներից կամ վերահսկվող խաչմերուկներից մուտք գործելու համար, եւ որի մասնավորապես, երթելեկելի 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 երթելեկելի մասեր:

Միջազգային ավտոճանապարհների նախընտրելի տեսակը ավտոմայրուղիներն են կամ արագընթաց ճանապարհները:

III. ԵՐԿՐԱԶԱՓԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐ

III. 1. Ընդհանուր դրույթներ

Երկրաչափական բնութագրերի ընտրությունը պետք է լինի այնպիսին, որ ապահովի բոլոր օգտագործողների եւ երթելեկության հոսքի պայմանների անվտանգությունը նվազագույն կուտակումներով՝ հաշվի առնելով ճանապարհի գործառույթը 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 "ընթացնելիությունը") դյուրացնելու հարցերում՝ ելնելով անվտանգության նկատառումներից:

Ճանապարհի առաջադիմական բարենորոգումներն իրականացվում են առանձնահատուկ

ուշադրությամբ յուրաքանչյուր փուլում՝ մայրուղու ընդհանուր ամբողջականության առումով (անցումների կարելություն):

Ավտոմայրուղու կամ առանձին երթուղիների մասերով ճանապարհի փուլային կառուցման դեպքում, ներառյալ առանձին երկկողմանի երթուղիների 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 երթուղիության 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 գործառնություններով, 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 զուգորդվում 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 երթուղիներ ապահովել:

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 երթուղիների 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:

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

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

III. 2. Հորիզոնական եւ ուղղահայաց կտրվածքներ

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 երթելուության 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 բարձրությին)	120	240	425	650	1000
Առավելագույն թեքությունը (թույլատրելի %-ը)	8	7	6	5	4
Ուղղահայաց միակողմանի կտրվածքի երթելուությամբ բարձրագույն երթելուելի կետում մասում	1500	3000	6000	10000	18000
նվազագույն շառավիղը երկկողմանի (մմ) երթելուությամբ երթելուելի մասում	1600	4500	10000	-	-
Ուղղահայաց կտրվածքի ցածրագույն կետում նվազագույն շառավիղը	1500	2000	3000	4200	6000

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

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

Հորիզոնական կտրվածքի կորագծերը հնարավորության դեպքում ներկայացվում են աճող կորությամբ 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 կտրվածք խաչմերուկների միջեւ

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 ապահովվի ներկայիս եւ ակնկալվող երթեւեկության ազատ հոսքը համապատասխան անվտանգության եւ հարմարավետության պայմաններում:

III. 3.1. Երթեւեկության գոտիների քանակը եւ 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):

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

Որոշ հատուկ պայմաններում երթելեկության 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 երթելեկելի մասերը խստորեն խորհուրդ են տրվում չորս գոտիներով ճանապարհների համար՝ համապատասխան անվտանգության չափանիշներ հաստատելու նպատակով:

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

Ուղիղ կտրվածքում երթելեկության 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 երթելեկության 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 երթելեկությամբ), 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 երթելեկելի մասից:

Անվտանգության նկատառումներով հնարավորության դեպքում երթելեկելի մասի եզրին ստեղծվում է խոչընդոտներից գերծ գոտի՝ 3 մ նվազագույն լայնությամբ, եւ երթելեկելի 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 երթելեկության 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 երթելեկելի 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:

ԻՐՏԵԿ - շարունակությունը հաջորդ մասում

ԳԼԽԱՎՈՐ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎՏՈՄԱՅՐՈՒԴԻՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ
ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ
(2-րդ մաս)

III. 3.4. Իջվածք

Ուղիղ կամ գրեթե ուղիղ կտրվածքներում երթելեկելի 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 երթելեկելի մասերի դեպքում:

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

III. 4. Արհեստական կառույցների բարձրությունը

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

III. 5. Հատումներ *

* Սույն տեքստը կազմված է աջակողմյան երթելեկության համար

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, երթելեկության հատումների դեպքում):

Հատումների քանակությունը կարող է կրճատվել նաեւ երթելեկության 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 փուլային առանձնացված կամ մեկ մակարդակում խաչմերուկներ: Փուլային առանձնացված

խաչմերուկները կարող են ստեղծվել կարելու հատումային կետերի համար, եթե թույլատրում են տնտեսական պայմանները, ինչպես նաև առանց հատումների փուլային առանձնացում՝ կայուն հաղորդակցության վերահաստատման համար (օրինակ, գյուղատնտեսական տեխնիկայի երթելեկություն):

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

Առանձնացված երթելեկվի մասերով ճանապարհների վրա հատումները, որպես կանոն, կառուցվում են տարբեր մակարդակներում (հոսքերի փուլային 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 (փուլային առանձնացում՝ առանց հատման, "կիսախաչմերուկներ"՝ առանց ձախ շրջադարձի):

Ավտոմայրուղիների վրա փուլային առանձնացված հատումները պարտադիր են:

Բնակավայրերից դուրս երթելեկության 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 ընթեռնելի եւ հասկանալի դարձնելու համար: Ավելի քան չորս ճյուղերից բաղկացած խաչմերուկները պարզեցվում են՝ խմբավորելով որոշակի երթելեկության հոսքերը, կամ կարող են դիտվել որպես շրջանաձեւ մայրուղիներ:

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

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

Ձախ շրջադարձի դանդաղեցման գոտիներ նախատեսվում են ճանապարհներում, երբ համապատասխան երթելեկությունը 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 երթելեկելու գոտիների քանակի ավելացումից եւ ապահովել դանդաղեցման գոտիներ դեպի աջ շրջադարձի համար ու սեպածուլվող գոտիներում միայն այն դեպքում, եթե դա բացատրվում է երթելեկությամբ):

Էական հատումային երթելեկության եւ ձախ շրջադարձի դանդաղեցման գոտիների առկայության դեպքում հստակորեն նշվում են կենտրոնական հարթակը եւ հատուկ գոտիները (կղզյակները, 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 փուլային 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 "անկակալում" 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 ճամփեզրերը,

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

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, հոսքն դեպի հիմնական հոսքը,

բ) երթեւեկության այլ հոսքին միացող տրանսպորտային միջոցի վարորդը պետք է

այլ երթելակետի 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 եւ 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 հաշորդող կամ նախորդող միացնող սեպ:

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

III. 7. Հատումներ երկաթգծի հետ

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

IV. ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԸՄՅԱԳՈՐԾՄԱՆ ԶԻՆՎԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

IV. 1. Ընդհանուր դրույթներ

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

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

IV. 2. Ուղղահայաց նշաններ եւ ճանապարհային գծանշում

IV. 2.1. Ուղղահայաց նշանների եւ ճանապարհային 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 երթելակող 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:

Կարելուք է նաեւ խուսափել չափից ավելի շատ նշաններից:

IV. 2.2. Ճանապարհային գծանշում

Ճանապարհային գծանշումը ներդաշնակեցված է ուղղահայաց նշաններին, եւ օգտագործվող կյութերն ունեն սահումների դիմակայության բարձր հատկանիշներ:

IV. 2.3. Ուղղահայաց 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. Ճանապարհային աշխատանքների եւ վթարային 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 եւ օգտագործողների սպասարկումը

IV. 3.1. Անվտանգության ցանկապատնեշներ

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 ձիւկերը 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 երթելեկության մակարդակը եւ հենց կենտրոնական հարթակի լայնությունը:

Ճամփեզրերի վրա սարքավորումների տեղադրումը նախատեսվում է այն դեպքերում, երբ ոչ փխրուն դուրս ցցված կոշտ արգելքները շատ մոտ են երթելեկելի մասին, եւ ամբարտակի բարձրությունը կամ գառիվայրերի թեքությունը բացահայտ վտանգ են ներկայացնում, կամ՝ այն հատվածներում, որոնք սահմանակից են կամ հատվում են ջրային հոսանքի հետ, ինչպես նաեւ ծանրաբեռնված երթելեկությամբ 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 երթելեկության անվտանգության սարքավորումների անվտանգությունը:

IV. 3.4. Հարկադրված կանգառի հրապարակներ

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

IV. 4. Երթելեկության վերահսկողություն եւ 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 մուծման կետեր, հետիոտնների անցումներ եւ այլն)՝ այդպիսով օգտագործողներին խրախուսելով լինել ավելի ուշադիր եւ դանդաղեցնել արագությունը:

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

IV. 4.2. Փոփոխվող ճանապարհային նշաններ

Փոփոխվող ճանապարհային նշանները պետք է նույնքան ընկալելի լինեն, որքան մշտական նշանները, եւ երթելեկության 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 լցունած 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. Ճանապարհների լուսավորությունը

Լուսավորությունը ցանկալի է ապահովել որոշ հատուկ հատվածներում, ինչպիսիք են սահմանային կետերը, երկար թունելները, խաչմերուկները, E-ճանապարհների հետ հանգույցները եւ այլն: Երբ երթեւեկության մակարդակն արդարացնում 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 այլ):

IV. 6. Օժանդակ միջոցների տեղադրումը

6.1. Հետիոտների եւ հեծանվորդների անվտանգությունը

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. Պաշտպանությունը կենդանիներից

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. Սպասարկման 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 միապաղաղությունից. 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. Սպասարկման 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. ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱԿԱՅՐԸ ԵՎ ԼԱՆԴՇԱՖՏԸ

V. 1. Ընդհանուր դրույթներ

Տնտեսական, սոցիալական եւ մշակույթի ոլորտներում տեղի ունեցող փոփոխությունների դինամիկան 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. Ծանապարհների ինտեգրումը շրջակա միջավայրին

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 ճանապարհն 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 ազդեցությունը 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. հետեւաբար, այդպիսի սարքավորումները
պետք է պատրաստված լինեն այնպես, որ առավելագույնս ինտեգրվեն լանդշաֆտին եւ
փոխհատուցեն օգտագործողների տեղեկատվության կորուստը: Գեղագիտական եւ
անվտանգության նկատառումներից ելնելով՝ միջազգային ավտոմայրուղիների
մոտակայքում պետք է խուսափել առեւտրային գովազդներից:

VI. ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄԸ

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 գգալիորեն 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. Սպասարկման կառավարումը

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

եւ որոշ դեպքերում նախատեսեն փոխգիշումային 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. Սպասարկման 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,

ողջ տարվա ընթացքում լրիվ կենսունակությունը. ձյան 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, հակաաղմկային 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 կարելու 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 ձյան եւ սառույցի մաքրմանը: Այս գործողությունները դիտվում են որպես սպասարկման լրացուցիչ միջոցառումներ ձմեռային պայմաններում:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ III

E-ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ 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 2006թ. սեպտեմբերի 7-ին: