

ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՎՏՈՍԱՅՐՈՒԴԻՆԵՐԻ ՄԱՍԻՆ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ (ՄԱՀ)

ՊԱՅՄԱՆԱՎՈՐՎՈՂ ԿՈՂՄԵՐԸ,

գիտակցելով Եվրոպայում միջազգային ճանապարհային երթևեկությունը հեշտացնելու և զարգացնելու անհրաժեշտությունը,

ենթադրելով, որ եվրոպական երկրների միջև կապերի ապահովման և զարգացման համար անհրաժեշտ է ճանապարհների շինարարության և վերանորոգման կոորդինացված ծրագիր ունենալ, որոնք ապագայում բարելավեն միջազգային երթևեկության և շրջակա միջավայրի պահանջները, *պայմանավորվեցին* ներքոնշյալի մասին.

Հոդված 1

Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցի ծրագրի ընդունում և սահմանում

Պայմանավորվող կողմերը ավտոճանապարհային ցանցի ծրագիրը, որը հետայսու կանվանվի «Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանց» և նկարագրված է սույն Համաձայնագրի 1-ին հավելվածում ընդունում են որպես միջազգային նշանակություն ունեցող ճանապարհների շինարարության և վերանորոգման կոորդինացիոն ծրագիր, որը նրանք մտադիր են իրականացնել իրենց ներպետական ծրագրերի շրջանակներում:

Հոդված 2

Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցը իրենից ներկայացնում է հիմնական ճանապարհների ցանց, որոնց ընդհանուր ուղղվածությունն է հյուսիս – հարավ և արևմուտք - արևելք. այն ներառում է նաև միջանկյալ ճանապարհները, որոնք գտնվում են հիմնական ճանապարհների միջև, ինչպես նաև ճյուղավորումները և կապող ճանապարհները:

Հոդված 3

Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցի ճանապարհների շինարարությունը և վերանորոգումը

Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցի ճանապարհները, որոնք հիշատակված են սույն Համաձայնագրի 1-ին հոդվածում, պետք է համապատասխանեցվեն սույն Համաձայնագրի 2-րդ հավելվածի դրույթներին:

Հոդված 4

Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցի ճանապարհների գծանշումը

1. Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցի ճանապարհները պետք է իդենտիֆիկացվեն (ճանաչվեն) և նշագրվեն ճանապարհային նշանով, որի նկարագիրը բերված է սույն Համաձայնագրի 3-րդ հավելվածում:

2. Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհների համար օգտագործվող բոլոր ճանապարհային նշանները, որոնք չեն համապատասխանում սույն Համաձայնագրի դրույթներին և նրա հավելվածներին, պետք է հանվեն երեք տարվա ընթացքում՝ սկսած տվյալ պետության համար սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից, 6-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:

3. Նոր ճանապարհային նշանները, որոնք համապատասխանում են սույն Համաձայնագրի 3-րդ հավելվածում նկարագրվածին, պետք է տեղադրվեն Ե կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցի բոլոր ճանապարհներին չորս տարվա ընթացքում՝ սկսած տվյալ պետության համար սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից, 6-րդ հոդվածի դրույթների համաձայն:

4. Սույն հոդվածի դրույթները ենթակա չեն սահմանափակումների, որոնք կարող են պայմանավորված լինել սույն Համաձայնագրի 1-ին հոդվածում հիշատակված ներպետական ծրագրերով:

Հոդված 5

Սույն Համաձայնագրի ստորագրման ընթացակարգերը, և սույն Համաձայնագրի կողմ դառնալու համար անհրաժեշտ ընթացակարգերը

1. Սույն Համաձայնագիրը բաց է ստորագրման համար մինչև 1976թ. դեկտեմբերի 31-ը այն պետությունների դեպքում, որոնք ՄԱԿ-ի Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի անդամ են, կամ որոնց թույլատրված է մասնակցել հանձնաժողովի աշխատանքներին խորհրդատվական կարգավիճակով՝ այդ հանձնաժողովի պարտավորությունների շրջանակների մասին դրույթի 8-րդ կետի համաձայն:

2. Այդ պետությունները կարող են դառնալ սույն Համաձայնագրի կողմեր հետևյալ ճանապարհով.

ա) ստորագրելով այն, վավերացման, ընդունման կամ հաստատման մասին վերապահում չանելով,

- բ) ստորագրելով այն, վավերացման, ընդունման կամ հաստատման մասին վերապահում անելով, որին հաջորդում է վավերացումը, ընդունումը կամ հաստատումը, կամ էլ,
 - գ) միանալով նրան:
3. Վավերացումը, ընդունումը, հաստատումը կամ միացումը իրականացվում է՝ պատշաճ ձևով կազմած փաստաթուղթը ՄԱԿ-ի գլխավոր քարտուղարին պահպանման հանձնելով:

Հոդված 6

Սույն Համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելը

1. Սույն Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում 90 օր անց՝ սկսած այն օրից, երբ ութ պետությունների կառավարությունները կստորագրեն այն՝ առանց վավերացման, ընդունման կամ հաստատման մասին վերապահում անելու կամ էլ վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միացման փաստաթուղթը պահպանման կհանձնեն պայմանով, որ E կատեգորիայի միջազգային ճանապարհային ցանցի մեկ կամ մի քանի ճանապարհներ անընդհատ կմիացնեն առնվազն այն չորս պետությունների տարածքները, որոնք այդ ձևով նման փաստաթուղթը ստորագրել են կամ հանձնել են պահպանման: Այս պայմանի չկատարման դեպքում Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում 90 օր անց՝ սկսած այն օրվանից, երբ այն կստորագրվի՝ առանց վավերացման, ընդունման կամ հաստատման մասին վերապահում անելու կամ էլ պահպանման կհանձնվի վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միացման փաստաթուղթը, որի առկայության դեպքում այդ պայմանը կկատարվի:
2. Յուրաքանչյուր պետության համար, որը վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միացման փաստաթուղթը պահպանման կհանձնի այն ժամկետից հետո, որից սկսում է սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված 90 օրվա հաշվարկը, Համաձայնագիրը ուժի մեջ է մտնում այդ փաստաթուղթը պահպանման հանձնելու օրվանից սկսած 90 օր հետո:
3. Սույն փաստաթուղթը, ուժի մեջ մտնելու պահից սկսած, չեղյալ կհամարի և կփոխարինի Պայմանավորվող կողմերի հարաբերություններում գործող Միջազգային ավտոմայրուղիների շինարարության մասին հռչակագրին, որը ստորագրվել է Ժնևում 1950թ. սեպտեմբերի 16-ին:

Հոդված 7

Սույն Համաձայնագրի հիմնական տեքստում փոփոխություններ մտնելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի հիմնական տեքստում կարող են փոփոխություններ արվել՝ սույն հոդվածում նշված ընթացակարգերից մեկի համաձայն:
2. ա) Պայմանավորվող կողմերից մեկի պահանջով սույն Համաձայնագրում փոփոխություններ անելու մասին նրա ցանկացած առաջարկությունը քննարկվում է Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի (ԵՏՀ) ավտոմոբիլային տրանսպորտի աշխատանքային խմբի կողմից:
 - բ) Քվեարկությանը ներկա և մասնակիցների երկու երրորդ կազմող մեծամասնության կողմից փոփոխության ընդունման դեպքում, և եթե այդպիսի մեծամասնությունը ներառում է քվեարկությանը ներկա և մասնակից Պայմանավորվող կողմերի երկու երրորդ կազմող մեծամասնությունը, ապա գլխավոր քարտուղարը փոփոխությունը ուղարկում է բոլոր Պայմանավորվող կողմերին՝ այն ընդունելու համար:
 - գ) Պայմանավորվող կողմերի երկու երրորդ կազմող մեծամասնության կողմից փոփոխության ընդունման դեպքում գլխավոր քարտուղարը այդ մասին տեղեկացնում է բոլոր Պայմանավորվող կողմերին, և փոփոխությունը ուժի մեջ է մտնում այդպիսի ծանուցման օրվանից սկսած 12 ամիս հետո: Փոփոխությունը ուժի մեջ է մտնում բոլոր Պայմանավորվող կողմերի համար, բացառությամբ նրանց, որոնք դրա ուժի մեջ մտնելուց առաջ հայտարարել են այն մասին, որ իրենք չեն ընդունում այդ փոփոխությունը:
3. Պայմանավորվող կողմերի առնվազն մեկ երրորդի պահանջով գլխավոր քարտուղարը խորհրդատու է գումարում, որին հրավիրվում են 5-րդ հոդվածում նշված պետությունները: Սույն հոդվածի 2-րդ կետի ա) և բ) ենթակետերում նկարագրված ընթացակարգը կիրառվում է ցանկացած փոփոխության դեպքում, որը ներկայացվում է այդ խորհրդատուի քննարկմանը:

Հոդված 8

Սույն Համաձայնագրի 1-ին հավելվածում փոփոխություններ մտնելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի 1-ին հավելվածում կարող են փոփոխություններ արվել սույն հոդվածում նախատեսված ընթացակարգի համաձայն:
2. Որևէ Պայմանավորվող կողմի խնդրանքով սույն Համաձայնագրի 1-ին հավելվածում փոփոխություններ մտնելու մասին նրա ցանկացած առաջարկը քննարկվում է ԵՏՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտի աշխատանքային խմբի կողմից:
3. Քվեարկությանը ներկա և մասնակից մեծամասնության կողմից փոփոխությունն ընդունելու դեպքում, և եթե այդ մեծամասնությունը ներառում է քվեարկությանը ներկա և մասնակից Պայմանավորվող

կողմերի մեծամասնությունը, ապա գլխավոր քարտուղարը փոփոխությունը ուղարկում է անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմերի իրավասու վարչակազմերին: Անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմ է համարվում՝

ա) Առկա A կարգի միջազգային ճանապարհի փոփոխության կամ նորի ներառման դեպքում ցանկացած Պայմանավորվող կողմ, որի տարածքով անցնում է տվյալ ճանապարհը,

բ) Առակա B կարգի միջազգային ճանապարհի փոփոխության կամ նորի ներառման դեպքում ցանկացած Պայմանավորվող կողմ, որը սահմանակից է հայց ներկայացրած երկրի հետ, որի տարածքով անցնում է (են) միջազգային A կարգի ճանապարհ (ներ), որի (որոնց) հետ միացված է նոր կամ փոփոխմանը ենթակա B կարգի միջազգային ճանապարհը: Սույն կետի նպատակների տեսանկյունից սահմանակից են համարվում նաև այն երկու Պայմանավորվող կողմերը, որոնց տարածքում են գտնվում այն ծովային երթուղու վերջնական կետերը, որը նախատեսված է վերոնշյալ A կարգի միջազգային ճանապարհ(ներ)ի երթուղով:

4. Ցանկացած առաջարկվող փոփոխություն, որի մասին հաղորդագրությունն ուղարկվել է սույն հոդվածի 3-րդ կետի դրույթների համաձայն, ընդունվում է, եթե այդ հայտարարության օրվանից սկսած վեցամսյա ժամկետում անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմերի իրավասու վարչակազմերից ոչ մեկը չի տեղեկացնում գլխավոր քարտուղարին այն մասին, որ նա դեմ է այդ փոփոխությանը: Եթե որևէ Պայմանավորվող կողմի վարչակազմը հայտարարի, որ, համաձայն իր ազգային օրենսդրության, իր համաձայնությունը կախված է հատուկ թույլտվություն ստանալուց կամ օրենսդիր մարմնի հավանությունից, ապա սույն Համաձայնագրի 1-ին հավելվածում փոփոխություններ մտցնելու համար իրավասու ադմինիստրացիայի կողմից համաձայնությունը կհամարվի տրված և առաջարկվող փոփոխությունը կհամարվի ընդունված միայն այն դեպքում, երբ նշված ադմինիստրացիան հայտարարի գլխավոր քարտուղարին, որ պահանջվող թույլտվությունը կամ հավանությունը ստացված է իր կողմից: Եթե նշված իրավասու ադմինիստրացիային առաջարկվող փոփոխությունը ուղարկելու օրվանից սկսած տասնութ ամսվա ընթացքում այդ հայտարարությունը չարվի կամ եթե վերոնշյալ վեցամսյա ժամկետում անմիջականորեն շահագրգիռ Պայմանավորվող կողմի իրավասու ադմինիստրացիան առարկություն ներկայացնի առաջարկվող փոփոխության դեմ, ապա փոփոխությունը չի ընդունվի:

5. Գլխավոր քարտուղարը ծանուցում է ուղարկում բոլոր Պայմանավորվող կողմերին ցանկացած ընդունված փոփոխության մասին, և այն ուժի մեջ է մտնում բոլոր Պայմանավորվող կողմերի համար այդ ծանուցումը ուղարկելու օրվանից սկսած երեք ամիս հետո:

Հոդված 9

Սույն Համաձայնագրի 2-րդ և 3-րդ հավելվածների մեջ փոփոխություններ մտցնելու ընթացակարգը

1. Սույն Համաձայնագրի 2-րդ և 3-րդ հավելվածների մեջ կարող են փոփոխություններ արվել սույն հոդվածում նախատեսված ընթացակարգի համաձայն:

2. Որևէ Պայմանավորվող կողմի պահանջով սույն Համաձայնագրի 2-րդ և 3-րդ հավելվածներում փոփոխություններ մտցնելու նրա ցանկացած առաջարկությունը քննարկվում է ԵՏՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտի աշխատանքային խմբի կողմից:

3. Քվեարկությանը ներկա և մասնակից մեծամասնության կողմից փոփոխությունն ընդունելու դեպքում, եթե այդպիսի մեծամասնությունը ներառում է քվեարկությանը ներկա և մասնակից Պայմանավորվող կողմերի մեծամասնությունը, ապա գլխավոր քարտուղարը այն ընդունելու նպատակով ուղարկում է բոլոր Պայմանավորվող կողմերի իրավասու ադմինիստրացիաներին:

4. Այդպիսի փոփոխությունը ընդունվում է, եթե համապատասխան ծանուցումը ուղարկելու օրվանից սկսած վեցամսյա ժամկետում մեկ երրորդից պակաս Պայմանավորվող կողմերի իրավասու ադմինիստրացիաները գլխավոր քարտուղարին տեղեկացնում են այդ փոփոխության դեմ իրենց առարկության մասին:

5. Գլխավոր քարտուղարը բոլոր Պայմանավորվող կողմերին ծանուցում է ուղարկում ցանկացած ընդունված փոփոխության մասին, և այն ուժի մեջ է մտնում այդ ծանուցման օրվանից սկսած երեք ամիս հետո:

Հոդված 10

Այն ադմինիստրացիայի հասցեի մասին տեղեկացումը, որին պետք է ուղարկվի սույն Համաձայնագրի հավելվածների մեջ փոփոխություններ մտցնելու առաջարկները

Սույն Համաձայնագիրը ստորագրելու, վավերացնելու, ընդունելու, հաստատելու կամ նրան միանալու պահին յուրաքանչյուր պետություն գլխավոր քարտուղարին հայտնում է իր ադմինիստրացիայի անվանումը և հասցեն, որին, սույն Համաձայնագրի 8-րդ և 9-րդ հոդվածների դրույթների համաձայն, պետք է ուղղվեն սույն Համաձայնագրի մեջ փոփոխություններ մտցնելու մասին առաջարկները:

Հոդված 11

Սույն Համաձայնագրի չեղյալ հայտարարումը և գործողության դադարեցումը

Ցանկացած Պայմանավորվող կողմ կարող է չեղյալ հայտարարել սույն Համաձայնագիրը գրավոր ծանուցման միջոցով, որը հասցեագրված պետք է լինի գլխավոր քարտուղարին: Չեղյալ հայտարարելը ուժի մեջ է մտնում գլխավոր քարտուղարի կողմից այդ ծանուցումը ստանալու օրվանից սկսած մեկ տարին լրանալուց հետո:

Հոդված 12

Սույն Համաձայնագիրը կորցնում է իր ուժը, եթե Պայմանավորվող կողմերի քանակը որևէ իրար հաջորդող տասներկու ամսվա ժամանակահատվածում ութից պակաս է կազմում:

Հոդված 13

Վեճերի կարգավորումը

1. Երկու կամ ավելի Պայմանավորվող կողմերի միջև ծագած ցանկացած վեճ, կապված սույն Համաձայնագրի մեկնաբանման կամ կիրառման հետ, որը Կողմերը չեն կարող լուծել բանակցությունների կամ այլ միջոցով, փոխանցվում է արբիտրաժ ցանկացած վիճաբանող Պայմանավորվող կողմի դիմումով, և համապատասխանաբար փոխանցվում է մեկ կամ մի քանի արբիտրներին, որոնք ընտրվում են վեճին մասնակից Պայմանավորվող կողմերի ընդհանուր համաձայնությամբ: Եթե գործը արբիտրաժին փոխանցելու պահանջի օրվանից սկսած երեք ամսվա ընթացքում վեճին մասնակից Պայմանավորվող կողմերը չկարողանան պայմանավորվել արբիտրի ընտրության հարցում, այդ Պայմանավորվող կողմերից յուրաքանչյուրը կարող է դիմել ՄԱԿ-ի Գլխավոր քարտուղարին՝ նշանակելու միանձնյա արբիտր, որին և կփոխանցվի տվյալ վեճը լուծման համար:

2. Սույն հոդվածի 1-ին կետի համաձայն նշանակված արբիտրի կամ արբիտրների որոշումը պարտադիր ուժ ունի վիճաբանող Պայմանավորվող կողմերի համար:

Հոդված 14

Սույն Համաձայնագրի կիրառման սահմանափակումները

Սույն Համաձայնագրի ոչ մի դրույթ չպետք է մեկնաբանվի որպես խոչընդոտ որևէ Պայմանավորվող կողմի համար այնպիսի միջոցառումներ նախատեսելիս, որոնք համատեղելի են ՄԱԿ-ի կանոնադրության հետ և **սահմանափակված են ստեղծված իրավիճակով**, և որոնք նա անհրաժեշտ է համարում իր արտաքին և ներքին անվտանգության ապահովման համար:

Հոդված 15

Հայտարարություն սույն Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածի վերաբերյալ

Ցանկացած պետություն կարող է սույն Համաձայնագրի ստորագրման կամ վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ դրան միանալու մասին փաստաթուղթը ի պահ հանձնելու ժամանակ հայտարարել, որ նա իրեն կապված չի համարում սույն Համաձայնագրի 13-րդ հոդվածին: Մյուս Պայմանավորվող կողմերը կապված չեն համարվում 13-րդ հոդվածի դրույթներին որևէ Պայմանավորվող կողմի առնչությամբ, որը այդպիսի հայտարարություն է արել:

Հոդված 16

Պայմանավորվող կողմերին ուղղված հաղորդագրությունները

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

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

բ) 6-րդ հոդվածի համաձայն սույն **Կոնվենցիայի** ուժի մեջ մտնելու օրվա մասին,

գ) 7-րդ հոդվածի 2գ) 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 **Կոնվենցիայի** ուժը կորցնելու մասին:

Հոդված 17

Սույն Համաձայնագիրը գլխավոր քարտուղարին ի պահ հանձնումը

1976թ. դեկտեմբերի 31-ից հետո սույն Համաձայնագրի բնօրինակը պահպանման է հանձնվում ՄԱԿ-ի Գլխավոր քարտուղարին, որը պատշաճ կերպով վավերացված օրինակները ուղարկում է սույն Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածում նշված բոլոր պետություններին:

Ի ՀԱՍՏԱՏՈՒՄՆ ՈՐԻ ներքոստորագրյալները, պատշաճ կերպով լիազորված լինելով, ստորագրեցին սույն Համաձայնագիրը:

ԿԱՏԱՐՎԱԾ Է ԺՆՆում հազար ինը հարյուր յոթանասունհինգ թվականի նոյեմբերի տասնհինգին անգլերեն, ռուսերեն և ֆրանսերեն մեկական օրինակից, ընդ որում բոլոր երեք տեքստերը հավասարազոր են:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ 1 Ե ԿԱՏԵԳՈՐԻԱՅԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՑԱՆՑ

Բազատրություններ

1. Հիմնական և միջանկյալ ճանապարհները, որոնք կոչվում են A կարգի ճանապարհներ, ունեն երկնիչ համարներ. ճյուղավորումները և կապող ճանապարհները, որոնք կոչվում են B կարգի ճանապարհներ, ունեն եռանիչ համարներ:

2. Հյուսիս-հարավ ուղղվածության հիմնական ճանապարհները ունեն երկնիչ կենտ համարներ, որոնք ավարտվում են 5 թվով և աճում են արևմուտքից դեպի արևելք: Արևելք - արևմուտք ուղղվածության հիմնական ճանապարհները ունեն երկնիչ գույգ համարներ, որոնք ավարտվում են 0 թվով և աճում են հյուսիսից դեպի հարավ: Միջանկյալ ճանապարհները համապատասխանաբար ունեն երկնիչ կենտ և երկնիչ գույգ համարներ, որոնք տեղադրված են այն հիմնական ճանապարհների համարների մեջտեղում, որոնց միջև են գտնվում: B կարգի ճանապարհները ունեն եռանիչ համարներ, ընդ որում առաջին թիվը համընկնում է մոտակա հիմնական ճանապարհի համարի հետ, որը գտնվում է տվյալ B կարգի ճանապարհից դեպի հյուսիս, իսկ երկրորդ թիվը համընկնում է մոտակա հիմնական ճանապարհի համարի հետ, 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 եռանիչ 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 ճանապարհները ունեն եռանիչ համարներ, որոնք սկսվում են 0-ով՝ 001-ից մինչև 099:

Ճանապարհների թվարկումը

Ա. Գլխավոր ճանապարհներ

1. Ուղղությունը՝ արևմուտք-արևելք
ա) Հիմնական ճանապարհներ

- E 10 Ա-Նարվիկ-Կիրունա-Լուլեո
- E 20 Շանոն-Լիմերիկ-Պորտ-Լեյիշե-Գուրլին...
Լիվերպուլ-Մանչեստր-Բրեդֆորդ-Լիդս-Գուլ...
Էսբերգ-Կոլինգ-Միդելֆարտ-Նյուբորգ... Կորսեյ-Կյոգե-Կոպենհագեն...
Մալմե-Հելսինգբորգ-Հալմստադ-Գյոտեբորգ-Էրեբրու-Արբուգա-
Էսկիլստունա-Սյեդերտելլե-Ստոկհոլմ... Տալլին- Մանկա Պետերբուրգ
- E 30 Կորկ-Ուոթերֆորդ-Ուէքսֆորդ-Ռոսլեր... Ֆիշգարդ-Սուոնսի-Կարդիֆ-
Նյուպորտ-Բրիստոլ-Լոնդոն-Կոլչեստր-Իպսուիչ-Ֆելքստոու... Հուկ-վան-
Հոլլանդ-Գասգա-Գոուդա-Ուտրեխտ-Ամերսֆորտ-Օլդենգալ-Օսնաբրյուկ-
Բադ-Օյենհաուզեն-Հանովեր-Բրաունշվեյգ-Մագդեբուրգ-Բերլին-
Սվեբոգին-Պոզնան-Լոմիչ-Վարշավա-Բրեստ-Սինսկ-Սմոլենսկ-Մոսկվա-
Ռյասան-Պենզա-Սամարա-Ուֆա-Չելյաբինսկ-**Կուրգան-Իշիմ-Օմսկ**
- E 40 Կալե-Օստենդե-Գենտ- Բրյուսել-Լյեժ-Ահեն-Կյելլե-Օլպե-Գիսեն-Բադ
Հերսֆելդ-Հերլեսհաուզեն-Էյզենահ-Էրֆուրտ-Գերա-Կեմնից-Գրեգոեն-
Գյերլից-Լեգնիցա-Բրոցլավ-Օպոլե-Գլիվիցե-Կրակով-Պշեմիսլ-Լվով-
Ռոմն-Ժիտոմիր-Կիև-Խարկով-**Լուգանսկ-Վոլգոգրադ-Աստրախան-
Աստրախ-Բեյնեու-Կունգրադ-Նուկուս-Դաշհաուզ-Բուհարա-Նավոյի-
Մամարդանդ-Ջիգակ-Տաշքենտ-Չիմկենտ-Ջամբուլ-Բիշկեկ - Ալմա-Աթա -
Մառի-Օզեկ-Տարդի-Կուրգան-Ուշալար-Տաշքենտ-Այազուգ-
Գիորգիսկա-Ուստ-Կամենոգորսկ-Լենինգորսկ**
- E 50 Բրեստ-Ռեն Լե Ման - Փարիզ - Ռեյմս-Մեց-Սաարբրյուկեն-Մանգեյմ-
Հելլերոն-Նյուրնբերգ-Ռոզվադով- Պլզեն-Պրահա-Իյգլավա-Բրնո-Տրեչին-
Պրեշով-Կոշիցե-Վիշնի-Նեմեցկիե-Ուժգորոդ-Մուկաչևո-Ստրիպ-Տերնոպոլ-
Խմելնիցկի-Վիննիցա-Ուման-Կիրովոգրադ-Գնեպրոպետրովսկ-Գոմեցկ-
Գոնի Ռոստով -Արմավիր-Միներալնիե Վոդի-Մախաչկալա
- E 60 Բրեստ-Նանտ-Տուր-Օրլեան-Կուրտենե-Բոն-Բեզանսոն-Բելֆոր Սյուլուգ-
Բազել-Յյուրիխ-Վինտերտուր-Մանկտ-Գալեն-Մանկտ-Մարգարետեն-
Լաուտեախ-Ֆեյդլիխթալ Իմստ-Ինսբրուկ-Բերգլ-Ռոզենգեյմ-Ջալցբուրգ-
Լինց-Վենա-Նիկելսդորֆ-Մոսոնմադլարովար-Դյեր-Բուդապեշտ-
Պուշպեկլադանի-Օրադյա-Կլուժ Նապոկա-Տուրդա-Տիրգու-Մուրեշ-
Բրաշով-Պրոշտի-Բուխարեստ-Ուրզիչենի-Սլոբոզիա-Հիրսովո-
Կոնստանցա... Փոթի-Մամբրեդիա-Կաշուրի-Թբիլիսի-Գանդիա-Էվլակ-
Բաբու... Թուրքմենբաշի-Գիլգիլարբատ-Աշխաբադ-Տեջեն-Մարի-Չարջու-
Ալատ-Բուխարա-Կարշի-Գուգայ-Շերոբոդ-Տերմես-Դուշանբե-
Ջիրգատալ-Մարի Տաշ-Իրկեշտամ
- E 70 Լա Կորյունա-Օվյեդո-Բիլբաո-Ման Սեբաստյան-Բորդո-Կլեմոն-Ֆերան-
Լիոն-Շամբերի-Սյուգա-Տուրին-Ալեքսանդրիա-Տորտոնա-Բրեշիա-
Վերոնա-Մեսսինե (Վենեցիա)-Պալմանոլա-Տրիեստ-Լուբյանա-Ջագրեբ-
Դյակովո-Բելգրադ-Վրշագ-Տիմիշոարա-Կարանսեբեշ-Գրոբետա-Տուրնու-
Սևերին-Կրայովա-Ալեքսանդրիա-Բուխարեստ-Ջուրջու-Ռուսե-
Ռագորադ-Շումեն-Վարնա... Սամսոն-Օրդու-Գիրեսուն-Տրաբզոն-
Բաթումի-Փոթի
- E 80 Լիաբոն-Մանտարեն-Լեյրիա-Կոնսթանցա-Ավերա (Ալբերգարիա)-Վիգու-
Գուարդա-Վիլյար-Ֆորմոսո-Մալամանկա-Բուրգոս-Ման Սեբաստյան-
Պո-Տուլուզա-Նարբոն-Նիմ-Էքս-ան-Պրովանս-Նիցա-Վինտիմալյա-
Մավոնա-Ճենովա-Սպեցիա-Միլյարինո-Լիվորնո-Գրոսետո-
Չիվիտավեկյա-Հոմ-Պետարա... Դուբրովնիկ-Պետրովպոլ-Պոդգորիցա-
Պրիշտինա-Նիշ-Դիմիտրովգրադ-Սոֆիա-Պլովդիվ-Սվիլեգրադ-Էդիրնե-
Բաբանսկի-Միլիվրի-Ստամբուլ-Իզմիր-Ադաբազար-Բուլու-Գերեդե-Իլգազ-
Ամասյա-Նիկսար-Ռեֆահիե-Էրզինջան-Աշկալե-Էրզրում-Ագրի-
Գյուրբուլակ-Իրան (Իսլամական Հանրապետություն)
- E 90 Լիաբոն-Մոնտիժու-Սետուբալ-Եվորա-Կախա-Բադալոզ-Մադրիդ-
Մարագոսա-Լեյրիա-Բարսելոնա... Մադրադա-Պել-Վալո-Ալկամո-
Պալերմո-Մեսինա... Ռեջո-դի-Կալաբրիա-Կատանձարո-Կրոտոնե-
Միլան-Մետապոլիտո-Տարանտո-Բրինդիզի... Իգուանիցա-Յանինա-
Կոզանի-Սալոնիկ-Ալեքսանդրապոլիս-Իսպալա-Կեշան-Գելլիբոլու...
Լյապսեկի-Բուրսա-Էսկիշեխիր-Սիվրիհիսար-Անկարա-Աքսարայ-
Ադանա-**Տուրակալե**-Գազիանտեպ-Ուրֆա-Նուսայբին-Ջիզրե-Հաբուր-
Իրաք

բ) Միջանկյալ ճանապարհներ

- E 04 Հելսինքքորգ-Յոնչոպին-Նորչոպինգ-Սյեդերտելյե-Ստոկհոլմ-Սունդսվալ-Ումեո-Լուլեո-Հապարանդա-Տորնիո-Կեմի
- E 06 Տրելեբորգ-Մալմե-Հալմստադ-Գյոտեբորգ-Օսլո-Լիլեհամեր-Տրոնհեյմ-Նարվիկ-Օլդերֆյորդ-Կարասյոկ-Կերկենես
- E 08 Տրոմսյե-Նորտրոսբոտն-Շիբոտն-Կիլախյարվի-Տորնիո-**Օուլու-Վասա-Թուրքու**
- E 12 Մո և Ռանա-Ումեո... Վասա-Տամպերե-Հելսինկի
- E 14 Տրոնդհեյմ-Ստուրլինե-Էստերսունդ-Սուրդսվալ
- E 16 Լոնդոնդերի-Բելֆաստ... Գլազգո-Էդինբուրգ... Բերգեն-Ֆագերես-Օսլո
- E 18 Կրեյգաբոն-Բելֆաստ-Լարն... Ստրանրար-Գրետնա-Կարլայլ-Նյուքասլ... Քրիստիանսան-Օսլո-Էրեսբու-Արբուգա-Վեստերոս-Ստոկհոլմ/Կապելսիեր... Մարիանհամինա-Թուրքու/Նասանտալի-Հելսինկի-Վաալիմա - Սանկտ Պետերբուրգ
- E 22 Հոլիհեդ-Չեստեր-Ուորինգտոն-Մանչեստեր-Լիդս-Գոնկլաստեր-Իմինգհեմ... Ամստերդամ-Գրոնինգեն-Օլդերբուրգ-Բրեմեն-Համբուրգ-Լյուբեկ-Ռոստոկ-Շտրալսունդ-Չասնից... Տրելեբորգ-Մալմե-Կալմար-Նորչոպինգ-Վենտսպիլս-Ռիգա-Ռեգելկեն-Վելիկիե Լուկի-Մոսկվա-Վլադիմիր-Նիժնի Նովգորոդ
- E 24 Բիրմինգհեմ-Բեմբրիջ-Իպսուիչ
- E 26 Համբուրգ - Բերլին
- E 28 Բերլին-Շեցին-Գոլենյուվ-Կոշալին-Գրանսկ... Կալինինգրադ-Տոլյատկի-Նեստերով-Մարյամպոլ-Վիլնյուս-Մինսկ
- E 32 Կոլչեստր-Հարիջ
- E 34 Չեբրյուգե-Անտվերպեն-Էդիոլեր-Վենլո-Օբերհաուզեն-Գորտմունդ-Բադ-Օյենհաուզեն
- E 36 Բեռլին-Լյուբեկ-Կոտբուս-Լեզնիցա
- E 38 Գլուխով-Կուրսկ-Վորոնեժ-Մարատով-Ուրալսկ-Ակտյուբինսկ-Կարաբուտակ-Արալսկ-Նովոկազալինսկ-Կզիլորդա
- E 42 Դյունկերկ-Լիլ-Մոնս-Շարլերուա-Նամյուր-Լյեժ-Սեն Վիտ-Վիտլի-Բինգեն-Վիսբադեն- Ֆրանկֆուրտ Մայնի վրա-Աշաֆենբուրգ
- E 44 Գավր-Ամյեր-Շարլիլ-Մեզյեր-Լյուքսեմբուրգ-Տրիր-Կորլենց-Գիսեն
- E 46 Շերբուրգ-Կայե-Ռամոն-Ռեյմս-Շարլիլ-Մեզյեր-Լյեժ
- E 48 Շվեյնֆուրտ-Բայրոյտ-Մարկտբերգ-Հեր-Կարլովի Վարի-Պրահա
- E 52 Ստրասբուրգ-Ապենվեյեր-Կարլսրուե-Շտուտգարդ-Ուլմ-Մյունխեն-Չալցբուրգ
- E 54 Փարիզ-Շոմոն-Մյուլուզ-Բագել-Վալդսհուտ-Լինդաու-Մյունխեն
- E 56 Նյուրնբերգ-Ռեգենսբուրգ-Պասաու-Վելս-Չատլենդ
- E 58 Վիեննա-Բրատիսլավա-Չվոլեն-Կոշիցե-Ուժգորոդ-Մուկաչևո-Հալմեո-Մուսկա-Յասի-Լեյչենի-Քիչնե-Օդեսա-Նիկոլայև-Հերսոն-Մեխոպոլ-Տանգանոզգ - Գոնի Ռոստով

- E 62 Նանտ-Պուատյե-Մակոն-Ժնև-Լոզան-Մարտինյի-Սյոն-Սիմպլոն-Գրավեյոնա Տոչե-Միլան-Տորտոնա-Ջենովա
- E 64 Տուրին-Միլան-Բրեշիա
- E 66 Ֆորտեցա-Սան Կադրիո-Շալիտալ-Վիլահ-Կլագենֆուրտ-Գրաց-Վեսպրեն-Մեկեշֆեհերվար
- E 68 Մեգեդ-Արադ-Դևա-Սիբիու-Բրաշով
- E 72 Բորդո-Տուլուզ
- E 74 Նիցա-Կունեո-Աստի-Ալեքսանդրիա
- E 76 Սիլյարինո-Ֆլորենցիա
- E 78 Գրոսետո-Արեցո-Սանսեպոլկրո-Ֆանո
- E 82 Պորտո-Վիլա Ռեալ-Բրագանսա-Սամորա-Տորդեսիլյանս
- E 84 Կեչան-Տեկիրդագ-Սիլիվրի
- E 86 Կրիստալոպիջի-Ֆլորինա-Վևի-Էֆիրա-Սալոնիկ
- E 92 Իգումենիցա-Յանին-Տրիկալա-Վոլոս
- E 94 **Կորինթ**-Աթենք
- E 98 Տոպրոգազի-Կիրիկիան-Ռեյհենլի-Կիլվեդլու-Սիրիյսկայա-Արաբական Հանրապետություն

2) Ուղղությունը՝ հյուսիս-հարավ

ա) Հիմնական ճանապարհներ

- E 05 Գրինոկ-Գլազգո-Գրետնա-Կարլայլ-Պենրիտ-Պրեստոն-Ուորինգտոն-Բիրմինգհեմ-Նյուբերի-Սաուսհեմպտոն... Հավր-Փարիզ-Օրլեան-Տուր-Պուատյե-Բորդո-Սան Մեբաստյան-Բուրգոս-Մադրիդ-Կորդովա-Սևիլյա-Կադիս-Ալժեսիրաս
- E 15 Ինվերնես-Պերտ-Էդինբուրգ-Նյուքասլ-Սկոտչ-Կորներ-Գոնկաստեր-Լոնդոն-Ֆոլկստոն-Գուվր... Կալե-Փարիզ-Լիոն-Օրանժ-Նարբոն-Ժերոնա-Բարսելոնա-Տարագոնա-Կաստելոն դե լա Պլանա-Վալենսիա-Ալիկանտե-Մուրսիա-Ալժեսիրաս
- E 25 Հուկ վան Հոլանդ-Ռոտերդամ-Գուադա-Ուտրեխտ-Հետրազենբու-Էյդիկեր-Մասստրիխտ-Լյեժ-Բաստոն-Առլոն-Լյուքսեմբուրգ-Մեց- Մենտ Ավուլ-Ստրասբուրգ-Սյուլուզ-Բագել-Օլտեն-Բերն-Լոզան-Ժնև-Մոն Բլան-Աոստա-Իվրեա-Վերչելի-Ալեքսանդրիա-Ջենովա... Բաստիա-Պորտո Վեչիո-Բոնիֆաչո... Պորտո Տորես-Սասարի-Կալյարի... Պալերմո
- E 35 Ամստերդամ-Ուտրեխտ-Արնեմ-Էմերիկ-Օբերհաուզեն-Կյելն- Մայնի Ֆրանկֆուրտ -Գյելդերբերգ-Կարլսրուե-Օֆենբուրգ-Բագել-Օլտեն-Լյուցերն-Ալտֆորդ- Մեն Գոթարդ-Բելինցոնա-Լուզանո-Կիստո-Կոմո-Միլան-Պյաչենցա-Պարմա-Մոդենա-Ֆլորենցիա-Արեցո-Հռոմ
- E 45 Գյոտեբուրգ-Ֆրեդերիկսհավն-Օլբորգ-Օրիուս-Վալլե-Կոլդիկ-Գրեսլե-Ֆլենսբուրգ-Համբուրգ-Հանովեր-Գյոտինգեն-Կասել-Ֆուլդա-Վյուրցբուրգ-Նյուրնբերգ-Սյունիսեն-Ռոզենհեյմ-Վերգլ-Ինսբրուկ-Բրեմեր-Ֆորտեցա-Բուլցանո-Տրենտո-Վերոնա-Մոդենա-Բոլոնիա-Չեզենա-Պերուջա-Ֆիանո (Հռոմ)-Սան Չեզարեո (Հռոմ)-Նեապոլ-Սալերնո-Սիչիլյանո-Կոզենցա-Վիլա-Սան-Ջովանի-Սեսիմա-Կատանիա-Սիրակուզի-Ջելա

- E 55 Հելսինբորգ... Հելսինգեր-Կոպենհագեն-Կյեգե-Վորդինգբորգ-Ֆարո-Նյուկերինգ Ֆալստեր-Գեսեր-Ռոստոկ-Բերլին-Լյուբեմաու-Դրեզդեն-Տեպլիցե-Պրահա-Տաբոր-Չեսկե Բուդեյովիցե-Դոլնի Դվորժիչտե-Լինց-Չալցբուրգ-Վիլահ-Տարվիզիո-Ուդինե-Պալմանովա-Մեստրե (Վենեցիա)-Ռավեննա-Չեզենա-Ռիմինի-Ֆանո-Անկոնա-Պեսկարա-Կանոսա-Բարի-Բրինդիզի... Իգումենիցա-Պրեսեզա-Մեստրոնգիոն-Ռիոն-Պատրի-Պիրգու-Կալամատա
- E 65 Մալմե-Իստադ... Սվինոուսգե-Վոլին-Գոլենյուվ-Շեցին-Սվեբորգին-Ելենյա-Գուրա-Հարաչով-Ժելեգնի Բրոդ-Տուրնով-Սլադա Բոլեսլավ-Պրահա-Յիգլավա-Բրնո-Բրժեցլավ-Բրատիսլավա-Ռայկա-Մոշոնմադյարովալը-Չոռնա-Սոմբատեյ-Կերմենդ-Չալաեգերսեգ-Նադկանիժա-Լետենյե-Չագրեբ-Կարլովաց-Ռիեկա-Սալիտ-Մետկովիչ-Դուբրովնիկ-Պետրովաց-Պողգորիցա-Բյելո Պոլե-Սկոպյե-Կիչևո-Օհրիդ-Բիտոլա-Նիկի-Վևի-Կոզանի-Լարիսա-Դոմոկոս-Լամիա-Բրալուս-Իտեյա-Անտիբիոն... Ռիոն
- E 75 Վարդե-Ուտոյոկի-Իվալո-Մոդանկյուլա-Ռովանիեմի-Կեմի-Օուլու-Յուվասկյուլա-Լահտի-Հելսինկի... Գդանսկ-Սվեցե-Կրոշնեկե-Լոդզ-Պիտրկուվ Տրիբունալսկի-Կատովիցե-Չ. Տեշին-Ժիլինա-Բրատիսլավա-Գյոր-Բուդապեշտ-Մեգեդ-Բելգրադ-Նիշ-Կումանովո-Սկոպյե-Գևգելիա-Էվզոնի-Սալոնիկի-Լարիսա-Ալմիրոս-Լամիա-Աթենք... Չանիա-Իրակլիոն-Այոս-Նիկոլաոս-Սիտիա
- E 85 Կլայպեդա-Կաունաս-Վիլնյուս-Լիդա-Սյոմին-Կոբրին-Լուցկ-Չերնովցի-Սիրետ-Մուչավա-Ռոման-Բաքեու-Մերեչեստի-Բազեու-Ուրզիչենի-Բուխարեստ-Չուրչու-Ռուսե-Բյալա-Վելիկո Տիրնովո-Ստառա Չագորա-Հասկովո-Սվիլեգրադ-Օրմենիո-Կաստանյաս-Դիդիմոտիոն-Ալեքսանդրապոլուս
- E 95 Սանկտ Պետերբուրգ - Պսկով-Գոմել-Կիև-Օդեսա... Սամսոն-Մերգիֆոն
- E 101 Մոսկվա-Կալուգա-Բրյանսկ-Գլուխով-Կիև
- E 105 Կիրենենս-Մուրմանսկ-Պետրոգավոդսկ - Սանկտ Պետերբուրգ-Մոսկվա-Օրյել-Խարկով-Սիմֆերոպոլ-Ալուշա-Յալթա
- E 115 Յարոսլավլ-Մոսկվա-Վորոնեժ-Ռոնի Ռոստով -Կրասնոդար-Նովորոսիյսկ
- E 117 Սիներալմինե վոդի-Նալչիկ-Վլադիկավկազ-Թբիլիսի-Երևան-Գորիս-Մեղրի
- E 119 Մոսկվա-Տամբով-Պոլորինո-Վոլգոգրադ-Աստրախան-Մախաչկալա-Կուրա-Բաքու-Ալյատ-Աստրա
- E 121 Սամարա-Ուրալսկ-Ատիրու-Բեյնեու-Շետայե-Շետիբայ-Ֆետիսովո-Բեկդաշ-Թուրքմենբաշի-Գիզիլարբար-Իրան (Իսլամական Հանրապետություն)
- E 123 Չեյաբինսկ-Կոստանայ-Եսիլ-Դերժավինսկ-Արկաիկ-Շեզկազան-Կիզիլորդա-Շիմկենտ-Տաշքենտ-Այնի-Դուշանբե-Նիժնի Պյանջ
- E 125 **Պետրոպոլիսկ- [Կոկչետար-Ատրասար]-Աստանա-Կարագանդա-Բալխաշ-Բուրուբայտալ - Ալմա-Աթա - Բիշկեկ-Նարին-Տորուգարտ**
- E 127 Օմսկ-Պավլոդար-Սեմիպալատինսկ-Գեորգիևսկա-Մալկասալազայ

բ) Միջանկյալ ճանապարհներ

- E 01 Լարն-Բելֆաստ-Դուբլին-Ուեքսֆորդ-Ռոսլեր... Լա Կորունյա-Պոնտներդա-Վալենցյա-Պորտու-Ավեիրո (Ալբերգարիա)-Կոնիքրա

Լիսաբոն-Սետուբալ-Ֆարու-Վիլա Ռեալ դե Սան-Անտոնիո-Ուելվա-Սևիլիա

- E 03 Շերբուր-Ռեն-Նանտ-Լա Ռոշել
- E 07 Պո-Յակա-Ուէսկա-Սարագոսա
- E 09 Օրլեան-Լիմոժ-Տուլուզ-Բարսելոնա
- E 11 Վյերզոն-Մոնլյուսոն-Կլերմոն-Ֆերան-Մոնպելյե
- E 13 Դոնկաստեր-Շեֆիլդ-Նոտինգհեմ-Լեստեր-Նեռտհեմպտոն-Լոնդոն
- E 17 Անտվերպեն-Գենտ-Կորտրեյկ-Կամբրե-Ռեյմս-Բոն
- E 19 Ամստերդամ-Հաագա-Ռոտտերդամ-Բրեդա-Անտվերպեն-Բրյուսել-Մոնս-Վալասյենս-Փարիզ
- E 21 Մեց-Նանսի-Դիժոն-Ժնև
- E 23 Մեց-Նանսի-Բեզանսոն-Վալոբր-Լոզան
- E 27 Բելֆոր-Բերն-Մարտինյի-Գրան-Սեն-Բերնար-Աոստա
- E 29 Քյոլն-Լյուքսեմբուրգ-Սաարբրյուկեն-Սարգեմին-(E 25 Ստրասբուրգ)
- E 31 Ռոտտերդամ-Գորինհեմ-Նեյմեգեն-Գոդ-Կրեֆելդ-Կյոլն-Կորլենց-Բինգեն-Լյուդվիգսհաֆեն
- E 33 Պարմա-Սպեցիա
- E 39 Տրոնհեյմ-Օլեսուն-Բերգեն-Ստավանգ-Կրիստիանսան... Հիրտսհալց-Յերինգ-Նյերե-Սանդբի-Օլբորգ
- E 41 Դորտմունդ-Գիսեն-Աշաֆենբուրգ-Վյուրցբուրգ-Շտուտգարտ-Շաֆհաուզեն-Վինտենտուր-Յյուրիխ-Ալտդորֆ
- E 43 Վյուրցբուրգ-Ուլմ-Լինդաու-Բրեհենց-Սանկտ-Մարգարետեն-Բուկս-Կուր-Սան Բերնարդինո-Բելինցոլա
- E 47 Հելսինբորգ.. Հելսինգեր-Կոպենհագեն-Կյեգե-Վորդինգբորգ-Ֆարո-Ռեդբի... Լյուբեկ
- E 49 Մագդեբուրգ-Գալե-Պլաուեն-Շենբերգ-Վոյտանով-Կարլովի-Վարի-Պլզեն-Չեսկե Բուդեևիցե-Տրշեբոն-Գալամկի-Վիեննա
- E 51 Բերլին-Լեյպցիգ-Գերա-Հիրշբերգ-Հեֆ-Բայերն-Նյուրնբերգ
- E 53 Պլզեն-Բայեր-Էյզենշտեյն-Գեգենդորֆ-Մյունխեն
- E 57 Սատլեդտ-Լյուցեն-Սանկտ-Միքայել-Գրաց-Մարիբոր-Լյուբլյանա
- E 59 Պրահա-Յիզլավա-Վիեննա-Գրաց-Շպիլֆելդ-Մարիբոր-Չագրեբ
- E 61 Վիլահ-թունել Կարավանկեն/Պրեդոր Կարավանկե-Նակլո Լյուբլյանա-Տրիեստ-Ռիենկա
- E 63 Սոդանկյուլա-Կեմիյարվի-Կուսամո-Կայանի-Կուոպիո-Յուվասկյուլա-Տամպերե-Թուրքու
- E 67 Հելսինկի- Տալլին-Ռեգա-Պաննեժիս-Կաունաս-Վարշավա-Պյետրկով Տրիբունալսկի-Վրոլավ-Կլոդկո-Բելովենե-Նահոդ-Գրադեց-Կրալովե-Պրահա

- E 69 Նորդկապ-Օլդերֆյորդ
- E 71 Կոշիցե-Միշկոլց-Բուդապեշտ-Բալատոնալիգա-Նադկանիժա-Չագրեր-Կարլովաց-Բիհաչ-Կնին-Սպլիտ
- E 73 Բուդապեշտ-Մեքսարդ-Մոհաչ-Օսիեկ-Չակովո-Սամակ-Չենիցա-Մոստար-Մետկովիչ
- E 77 Պակով-Ռիգա-Շաուլայ-Տոլպակի-Կալինինգրադ... Գդանսկ-Էլբլոնգ-Վարշավա-Ռադոմ-Կրակով-Տրետենա-Ռուզոմբերոկ-Չվոլեն-Բուդապեշտ
- E 79 Միշկոլց-Գերբեցեն-Պյուշպոկլադանի-Օրադյա-Բեյուշ-Գևա-Պետրոշենի-Տիրգու-Ժիու-Կրայովա-Կալաֆատ... Վիդին-Վրացա-Բոտեգրադ-Մոֆիա-Բլագոեգրադ-Մերե-Սալոնիկ
- E 81 Մուկաչևո-Հալմեու-Սատու Մարե-Չագլու-Կլուժ Նապոկա-Տուրդա-Մերեշ-Սիբիու-Պիտեշտի-Բուխարեստ
- E 83 Բյալա-Պլենն-Յարլոնիցա-Բետովգրադ-Մոֆիա
- E 87 Օդեսա-Իզմայիլ-Ռենի-Գալատի-Տուլչա-Կոստանցա-Վարնա-Բուրգաս-**Ցարևո**-Մակո Տիրնովո-Գերեկեյ-Կիրկլարելի-Բաբասկի-Հավսա-Կեշան-Գելիբոլու... Էջնաբադ-Չանակալե-Այվիլիկ-Իզմիր-Մելչուկ-Այդին-Գենիզլի-Աջիպայամ-Կորկուտելի-Անթալիա
- E 89 Գերեդե-Կիզիլջահամամ-Անկարա
- E 91 **Տոպրակալե**-Իսկենդերուն-Տոպրոհազի-Անթալիա-Յաիլադագի-Սիրիայի Արաբական Հանրապետություն
- E 97 Հերսոն-Չանկոյ-Նովորոսիյսկ-Սոչի-Մուխոմ-Փոթի

Բ. Ճյուղավորումներ և միացնող ճանապարհներ

| | | |
|---|-------|---|
| | E 134 | Հեռագեսունդ-Հեռկիլիզրեն-Գրամեն |
| | E 136 | Օլեսուն-Օնդալնես-Գոմբոս |
| | E 201 | Կորկ-Պորտ-Լեյիշե |
| | E 231 | Ամստերդամ-Ամերսֆորտ |
| | E 232 | Ամերսֆորտ-Հուգլեն-Գրոնինգեն |
| | E 233 | Հուգլեն-Հագելյունե-Կլոպենբուրգ-Բրենեն |
| | E 234 | Կուկքսհավեն-Բրեներհաֆեն-Բրենեն-Վալսրոդե |
| | E 251 | Ջասնից-Շտրալզուդ-Նեյբրանդենբուրդ-Բերլին |
| | E 261 | Շվյեցե-Պոզնան-Բրոցլավ |
| | E 262 | Կաունաս-Ուկմերժ-Գաուգավայիլս-Ռեգելեն-Օստրով |
| | E 271 | Սինսկ-Գոմել |
| | E 272 | Կլայայեդա-Պալանգա-Շաուլայ-Պանևեժիս-Ուկմերգե-Վիլնյուս |
| | E 311 | Բրեդա-Գորինհեն-Ուտրեխտ |
| | E 312 | Ֆլիսինգեն-Բրեդա-Էյնդհովեն |
| | E 313 | Անտրվեպեն-Լյեժ |
| | E 314 | Լևեն-Հասելտ-Հերլեն-Ահեն |
| | E 331 | Գորտմունդ-Կասել |
| | E 371 | Ռադոմ-Ժեշով-Վիշնիյ Կոմարնիկ-Սվիդնիկ-Պրեշով |
| | E 372 | Վարշավա-Լյուբլին-Լվով |
| | E 373 | Լյուբլին-Կովել-Կիև |
| | E 381 | Կիև-Օրել |
| | E 391 | Տրոսնա-Գլուխով |
| ՀԱՎԵԼՎԱԾ II | E 401 | Սեն Բրիլ-Կան |
| | E 402 | Կալե-Ռուեն-Լե Ման |
| ՊԱՅՄԱՆՆ ԵՐ, ՈՐՈՆՑ ՊԵՏՔ Է ՀԱՄԱՊԱՏ ԱՍԽԱՆԵՆ ՄԻՋԱԶԳԱ ՅԻՆ ԱՎՏՈՍԱՅՐ ՈՒՂԻՆԵՐԸ | E 403 | Ջեբրյուգե-Բրյուգե-Կորտրեյկ-Տուրնե |
| | E 404 | Յաբեկ-Ջեբրյուգե |
| | E 411 | Բրյուսել-Նամյուր-Արլոն-Լոնգվի-Մեց |
| | E 420 | Նիվել-Շարլերուա-Ռեյմս |
| | E 421 | Ահեն-Մենտ Վիտ-Լյուքսեմբուրգ |
| <u>Բովանդակող լրջուն</u> | E 422 | Տրիիր-Սաարբրյուկեն |
| I. ԸՆԴՀ ԱՆՈՒ Ր ԳՐՈՒ ՅԹՆԵ Ր | E 429 | Տուրնե-Հալե |
| | E 441 | Կեմնից-Պլատեն |
| | E 442 | Կարլովի Վարի-Տեպլիցե-Տուրնով-Գրադեց-Կրալովե-Օլոմոուց-Ժիլինա |
| | E 451 | Գիսեն-Մայնի Ֆրանկֆուրտ -Մանգեյմ |
| | E 461 | Գրադեց-Կրալովե-Բրնո-Վիեննա |
| | E 462 | Բրնո-Օլոմոուց-Չեսկի-Տեշին-Կրակով |
| | E 471 | Մուկաչևո-Լվով |

II. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԴԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄ

III. ԵՐԿՐԱՉԱՓԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐ

1. Ընդհանուր դրույթներ
2. Պլան և երկայնակի կտրվածք (պրոֆիլ)
 - 2.1. Հիմնական պարամետրեր
 - 2.2. Տեսանելիության պայմաններ
3. Ճանապարհի կառուցվածքի լայնակի կտրվածք
 - 3.1. Երթևեկության գոտիների քանակը և լայնությունը
 - 3.2. Ճամփեզրեր
 - 3.3. Լցովի բաժանարար հարթակ
 - 3.4. Լայնակի թեքություն
4. Արհեստական կառույցների ազատ բարձրություն
5. Հատումներ
 - 5.1. Հատման տեսակի ընտրություն
 - 5.2. Մեկ մակարդակով հատումների պլանավորում
 - 5.3. Հանգույցներ
 - 5.3.1. Ընդհանուր դրույթներ
 - 5.3.2. Երկրաչափական բնութագրեր
6. Անցումային արագընթաց գոտիներ
7. Հատումներ երկաթգծի հետ

IV. ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ՁԻՆՎԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

1. Ընդհանուր դրույթներ
2. Ճանապարհային նշաններ և գծանշում
 - 2.1. Ճանապարհային նշանների և գծանշման հիմնական բնութագրեր
 - 2.2. Ճանապարհային գծանշում
 - 2.3. Ճանապարհային նշաններ
 - 2.4. Նշաններ, որոնք նշանակում են ճանապարհային աշխատանքներ կամ զգուշացում են վթարային իրավիճակի ստեղծման մասին
3. Ճանապարհների շահագործման զինվածություն և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների սպասարկում
 - 3.1. Ճանապարհների ցանկապատնեշներ
 - 3.2. Ճանապարհային սյուներ
 - 3.3. Հակակորագնող սարքեր
 - 3.4. Հարկադրական կանգառի հրապարակներ
4. Երթևեկության կառավարումը
 - 4.1. Լուսացույցներ
 - 4.2. Փոփոխվող տեղեկատվությամբ ճանապարհային նշաններ
 - 4.3. Արտակարգ կապի համակարգ
 - 4.4. Տեղեկատվություն ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների համար
5. Ճանապարհների լուսավորություն
6. Օժանդակ միջոցներ
 - 6.1. Հետիոտների և հեծանվորդների անվտանգություն
 - 6.2. Հաշմանդամների անվտանգության ապահովում
 - 6.3. Ճանապարհների պաշտպանություն կենդանիների հատումից
7. Ճանապարհամերձ կառույցներ
 - 7.1. Հանգստի հրապարակներ
 - 7.2. Սպասարկման կետեր
 - 7.3. Ճանապարհային հարկի մուծման կետեր
 - 7.4. Սահմանային կետեր

V. ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ԼԱՆԴՇԱՖՏԸ

1. Ընդհանուր դիտողություններ
2. Ճանապարհի օրգանական միացումը շրջակա միջավայրին
3. Շրջակա միջավայրի ներգործությունը ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների վրա

VI. Ճանապարհների սպասարկումը

1. Ընդհանուր դրույթներ
2. Սպասարկման կառավարումը
3. Սպասարկմանը վերաբերող որոշակի աշխատանքներ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Այն հիմնական բնութագրերը, որոնք պետք է ընդունվեն միջազգային ավտոմայրուղիների (այսուհետ՝ «միջազգային ճանապարհներ») կառուցման, բարեկարգման, սարքավորումներով զինման և վերանորոգման դեպքում, ներկայացված են ներքոնշյալ դրույթներում՝ մշակված ճանապարհային շինարարության բնագավառի ժամանակակից սկզբունքները հաշվի առնելով: Սկզբունքորեն դրանք բնակավայրերին չեն վերաբերում: Միջազգային ճանապարհի շինարարության ժամանակ, եթե այն որոշակի անհարմարություն կամ վտանգ է ստեղծում, պետք է կառուցել՝ շրջանցելով բնակավայրերը:

Սույն հավելվածի դրույթները մշակվել են՝ հաշվի առնելով տարբեր չափանիշներ, որոնք կիրառվում են տնտեսական գնահատման հիման վրա՝ անվտանգության, շրջակա միջավայրի պահպանության, տրանսպորտային միջոցների անարգել երթևեկության, ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների հարմարավետության և այլն:

Երկրները պետք է բոլոր միջոցները ձեռնարկեն սույն դրույթներին հետևելու ուղղությամբ ինչպես նոր ճանապարհների կառուցման, այնպես էլ արդեն գոյություն ունեցողների արդիականացման ընթացքում:

II. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԴԱՍԱԿԱՐԳՈՒՄԸ

Միջազգային ճանապարհները բաժանվում են հետևյալ կատեգորիաների.

1. Ավտոմայրուղիներ

«Ավտոմայրուղի» տերմինը նշանակում է ճանապարհ՝ հատուկ կառուցված և նախատեսված ավտոտրանսպորտային միջոցների երթևեկության համար, որը չի սպասարկում մերձճանապարհային սեփականությունները և որը՝

- i. բացառությամբ առանձին հատվածների կամ ժամանակավորապես ունի առանձին երկկողմանի երթևեկելի մասեր, որոնք իրարից առանձնացված են երթևեկության համար չնախատեսված բաժանարար գոտիով կամ, բացառիկ դեպքերում, այլ միջոցներով,
- ii. նույն մակարդակում գտնվող ճանապարհների, երկաթուղային կամ տրամվայի գոտիների և հետիոտնային անցումների հետ հատման կետեր չունի, և
- iii. հատուկ նշագրված է որպես ավտոմայրուղի:

2. Արագընթաց ճանապարհներ

Արագընթաց ճանապարհը իրենից ներկայացնում է մի ճանապարհ, որը նախատեսված է տրանսպորտային միջոցների երթևեկության համար, մատչելի է միայն հանգույցներով կամ կանոնավորվող խաչմերուկներով մուտք գործելու համար, և որի վրա, մասնավորապես, երթևեկելի մաս(եր)ի, կանգառը և կայանները արգելված է:

3. Մովորական ճանապարհներ

Ճանապարհի սովորական տեսակը իրենից ներկայացնում է մի ճանապարհ, որը սկզբունքորեն կարող է օգտագործվել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների և տրանսպորտային միջոցների բոլոր տեսակների կողմից: Այդպիսի ճանապարհը կարող է ունենալ մեկ ընդհանուր կամ առանձին երթևեկելի մասեր:

Միջազգային ավտոճանապարհները գերազանցաբար պետք է իրենցից ներկայացնեն ավտոմայրուղիներ կամ արագընթաց ճանապարհներ:

III. ԵՐԿՐԱՉԱՓԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐ

III. 1. Ընդհանուր դրույթներ

Երկրաչափական բնութագրերի ընտրությամբ ապահովվում է տրանսպորտային միջոցների պատշաճ անվտանգությունը և անարգել երթևեկությունը՝ ավելի նվազ կուտակականներով, հաշվի առնելով ճանապարհի նշանակությունը և վարորդների ընդհանուր պահվածքը:

Նախագծման հիմնական նորմերը տարածվում են միաժամանակ նոր ճանապարհների կառուցման և արդեն գոյություն ունեցողների արդիականացման վրա: Մակայն վերջիններիս դեպքում անհրաժեշտ է հաշվի առնել սահմանափակող գործոններն ու տեղի յուրահատկությունները և ճկունորեն մոտենալ հիմնական նորմերի կիրառմանը՝ նպատակ ունենալով պահպանել երթուղու ընդհանուր ամբողջականությունը: Դա հնարավորություն է տալիս ոչ այնքան խստորեն պահպանել որոշ հիմնական պարամետրեր, որոնք իրենց հերթին հնարավորություն են տալիս անվտանգության բարձրացման նպատակով բարձրացնել մայրուղու որակը և վարորդի կողմից դրա ընկալումը (ավտոճանապարհի «ընթեռնելիությունը»):

Հատուկ ուշադրություն պետք է հատկացվի ճանապարհի փուլային բարենորոգումներին, որպեսզի յուրաքանչյուր փուլում պահպանվի երթուղու ընդհանուր ամբողջականությունը (չմոռանալով անցումների կարևորությունը):

Առանձին երթևեկելի մասերով ավտոմայրուղու կամ ճանապարհի փուլային կառուցման դեպքում, երբ առաջին փուլում շահագործման է հանձնվում միայն մեկ երթևեկելի մասը երկու ուղղություններով

երթևեկելու համար, անհրաժեշտ է միջոցներ ձեռք առնել, որպեսզի տվյալ առաջին փուլում երթևեկությունը ընկալվի հենց որպես երկու ուղղություններով երթևեկություն, և ճանապարհը հնարավոր լինի օգտագործել այդպիսի երթևեկության համար. դա ենթադրում է վազանցի հատվածներում տեսանելիության ապահովում մայրուղու մեծ մասի վրա այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք շարժվում են յուրաքանչյուր ուղղությամբ, և հնարավորության դեպքում շինարարական օբյեկտների առավելագույն քողարկում, որոնք պետք է վերջնական տեսքի բերվեն շինարարության ընթացքում:

Երթևեկելի մասերի հաշվարկային ցուցանիշների չափսերը կախված են ճանապարհի կարգի ընտրությունից, որը իր հերթին կախված է նրա նշանակումից, տեղանքի պայմաններից (ռելիեֆից, շրջակայքի կառույցներից և այլն) և ընդհանուր տեխնիկա - տնտեսական ասպեկտներից: Կարգի ընտրությունը ենթադրում է՝

- մերձճանապարհային օբյեկտների բնութագրերի ներքին համապատասխանություն (միատարրություն),
- ճանապարհի և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների կողմից դրա ընկալման համապատասխանություն:

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

Ավտոճանապարհի յուրաքանչյուր կարգին տրվում է հաշվարկային արագությունների համապատասխան սահման:

Հաշվարկային արագությունը իրենից ներկայացնում է մի արագություն, որը ընտրվում է ճանապարհի կառուցման կամ նորացման ժամանակ՝ նպատակ ունենալով սահմանել երկրաչափական բնութագրերը, որոնք առանձին տրանսպորտային միջոցների՝ այդ արագությամբ անվտանգ երթևեկության հնարավորություն են ստեղծում:

Ստորև ներկայացվում են միջազգային ավտոմայրուղիներով տրանսպորտային միջոցների անվտանգ երթևեկության նախընտրելի հաշվարկային արագությունները (կմ/ժ):

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

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

Ավելի նվազ հաշվարկային արագությունը (60 կմ/ժ՝ ավտոճանապարհների դեպքում և 80 կմ/ժ ավտոմայրուղիների դեպքում) թույլատրվում է միայն սահմանափակ թվով հատվածների վրա:

Բացառիկ դեպքերում՝ բարդ ռելիեֆով սահմանափակ երկարությամբ հատվածներում և այլ պայմաններում, հաշվարկային արագության նվազեցում է թույլ տրվում: Մեկ հաշվարկային արագությունից մյուսին անցումը պետք է կատարվի աստիճանաբար, այնպես, որ վարորդը կարողանա հեշտությամբ դա կանխատեսել:

«Հաշվարկային արագության» հայեցակարգը կարող է չկիրառվել որոշ երթուղիների դեպքում, որոնք անցնում են բարդ ռելիեֆի պայմաններում:

Միջազգային ավտոմայրուղիները պետք է ունենան միատարր բնութագրեր բավականաչափ երկարությամբ հատվածներում: Ճանապարհի կատեգորիայի փոփոխությունները կատարվում են այնպիսի տեղերում, որոնք կարող են կանխատեսել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցները (բնակավայրին մոտենալը, տեղանքի ռելիեֆի փոփոխումը, հանգույցները), ընդ որում մեկ կատեգորիայից մյուսին անցնելու գոտիները պետք է հատուկ ուշադրության առարկա լինեն:

Շատ կարևոր է նաև վերահսկել ճանապարհի բոլոր հատվածներում անվտանգության պահպանման նվազագույն պայմանների կատարումը՝ հաշվի առնելով տրանսպորտային միջոցների մեծամասնության երթևեկության իրական արագությունը, որը վարորդները ընտրում են՝ ելնելով մայրուղու ընդհանուր կոնֆիգուրացիայից և գործող օրենսդրությունից:

Միջազգային ճանապարհների վրա պետք է, ազգային կանոնների համաձայն, ավտոտրանսպորտային միջոցների երթևեկության պայմաններ ապահովվեն, որոնք վերաբերում են չափսերին, ընդհանուր քաշին և տնիի վրա ընկնող բեռնվածությանը:

III. 2. Պլան և երկայնակի կտրվածք

III. 2.1. Հիմնական պարամետրերը

Ճանապարհի պլանը և երկայնակի կտրվածքը պետք է զուգակցվեն այնպես, որ վարորդը կարողանա տեսնել մայրուղին առանց հատուկ ընդհատումների, կանխատեսել ճանապարհային իրավիճակի փոփոխությունը և հստակորեն տարբերակել առանձնահատուկ տեղերը, մասնավորապես խաչմերուկները հանգուցալուծման վայրերում, մուտքերը և ելքերը:

Պլանի և երկայնակի կտրվածքի չափսային բնութագրերի սահմանման կանոնները հաստատվում են ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների մեծամասնության կողմից երթևեկության սովորական

պարամետրերի հիման վրա (վարորդի հակազդման ժամանակը, շփման գործակիցը, խոչընդոտների բարձրությունը և այլն):

Պլանի և երկայնակի կտրվածքի առաջարկվող սահմանային պարամետրերը նշված են ստորև բերված աղյուսակում:

| | | | | | | |
|---|---|------|------|-------|-------|-------|
| Կատեգորիա (հաշվարկային արագությունը) | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 | |
| Պլանի նվազագույն շառավիղը (որը համապատասխանում է 7% առավելագույն թեքությունը) | 120 | 240 | 425 | 650 | 1000 | |
| Թեքությունը (առավելագույն թույլատրելի %-ով) | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | |
| Երկայնակի կտրվածքի բարձրագույն կետում նվազագույն շառավիղը (մ) | միակողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասում | 1500 | 3000 | 6000 | 10000 | 18000 |
| | երկկողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասում | 1600 | 4500 | 10000 | - | - |
| Երկայնակի կտրվածքի ցածրագույն կետում նվազագույն շառավիղը | 1500 | 2000 | 3000 | 4200 | 6000 | |

Կրիտիկական հատվածներում պետք է խուսափել երկայնակի կտրվածքում նվազագույն թույլատրելի շառավիղով կորագծերից (խաչմերուկներ, հանգույցներ, մոտեցող ճանապարհներ, քաղաքային շրջանների մուտքեր և այլն):

Երկայնակի թեքության և կտրվածքի վերջնականը չպետք է գերազանցի 10%-ը:

Կորագծերի և ուղիղների հատումը պլանում պետք է հնարավորին չափ սահուն լինի:

III.2.2. Տեսանելիության պայմանները

Ավտոճանապարհի ողջ երկայնքով տեսանելիության հեռավորությունը պետք է առնվազն հավասար լինի մինչև արգելքը եղող կանգառման ուղուն:

Համապատասխան նվազագույն տվյալները բերված են ստորև ներկայացված աղյուսակում:

| | | | | | |
|------------------------------------|----|-----|-----|-----|-----|
| Հաշվարկային արագությունը (կմ/ժ) | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 |
| Նվազագույն կանգառման ճանապարհը (մ) | 70 | 100 | 150 | 200 | 300 |

Երկկողմանի երթևեկությամբ ճանապարհների վրա տեսանելիության նվազագույն հեռավորությունը, որը անհրաժեշտ է վազանց կատարելու համար, պետք է ապահովվի ճանապարհի հնարավոր մեծ հատվածի վրա և որքան հնարավոր է հավասարապես բաշխվի նրա երկայնքով:

Երկու ուղղություններով երթևեկելու համար նախատեսված մեկ երթևեկելի մասով ճանապարհների վրա անբավարար տեսանելիության դեպքում խորհուրդ է տրվում ստեղծել վազանցի տեղամասեր կամ բավարար երկարությամբ ճանապարհի ժամանակավոր լայնացումներ:

Այն հատվածներում, որտեղ տեսանելիության բավականաչափ տարածություն չի կարող ապահովվել (մշտական կամ ժամանակավոր), համապատասխան ճանապարհային գծանշումը և նշանները պետք է հստակորեն ցույց տան ճանապարհային երթևեկության մասնակիցներին, որ վազանցը արգելված է:

III. 3. Գնահատականի կառուցվածքի լայնակի կտրվածք

Միջազգային ճանապարհների հողային պատտառը պետք է ներառի, բացի երթևեկելի մաս(եր)ից, ճանվիեզերեր և հնարավորության դեպքում լցովի բաժանարար հատված ու հատուկ արահետներ հետիոտների և հեծանվորդների համար: Այդպիսի հատուկ արահետների կառուցումը ավտոմայրուղիների կամ արագընթաց ճանապարհների հողային պատտառի սահմաններում չի թույլատրվում:

Գնահատականի լայնակի կտրվածքը պետք է լինի այնպիսին, որ այն ժամանակի ցանկացած պահին համապատասխանի գոյություն ունեցող կամ կանխատեսվող երթևեկության ինտենսիվությանը՝ ապահովելով ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների պատշաճ հարմարավետությունը և անվտանգությունը:

III. 3.1. Երթևեկության գոտիների քանակը և լայնությունը

Երթևեկության գոտիների քանակի ընտրությունը կախված է գոյություն ունեցող կամ կանխատեսելի երթևեկության ինտենսիվությունից: Այդ ընտրությունը պետք է ապահովի սպասարկման անհրաժեշտ մակարդակը՝ հաշվի առնելով ճանապարհի տնտեսական նշանակությունը:

Երթևեկության հաշվարկային ինտենսիվությունը որոշվում է ըստ երթուղու ընդհանուր բնութագրերի, տրանսպորտային հոսքի կառուցվածքի և ճանապարհի օգտագործման բնույթի (ճանապարհի նշանակությունի)։

Երթևեկության իրական պայմաններից և առկա տվյալներից կախված՝ կարող են կիրառվել չափային բնութագրերի սահմանման տարբեր մեթոդներ, որոնք կապված են երթևեկության ինտենսիվության հետ։

Որոշ մասնավոր դեպքերում տրանսպորտային միջոցների անարգել երթևեկությունը կարող է նաև ապահովվել համապատասխան շահագործման միջոցների հաշվին։

Երթևեկության երեք գոտիներով ճանապարհները պետք է հատուկ ուշադրության առարկա լինեն՝ նրանց կառուցման և կենտրոնական գոտու օգտագործման առումով։ Կենտրոնական գոտին չի կարելի օգտագործել երկու ուղղություններով միաժամանակյա վազանցի համար։

Երթևեկության չորս գոտիներով ճանապարհների բարձր անվտանգության ապահովման համար խստորեն խորհուրդ է տրվում կառուցել առանձին երթևեկելի մասեր յուրաքանչյուր ուղղությամբ երթևեկության համար։

Պետք է նախատեսել երթևեկության լրացուցիչ գոտիներ, հատկապես թեքությունների վրա, եթե դանդաղընթաց տրանսպորտային միջոցների քանակը և արագությունը հանգեցնում են սպասարկման մակարդակի անթույլատրելի անկաման։

Ուղիղ հատվածում երթևեկության գոտու նվազագույն լայնությունը պետք է կազմի 3,5 մետր։ Փոքր շառավղով կոր հատվածներում պետք է նախատեսել ավելի մեծ լայնություն ունեցող գոտիներ այն նպատակով, որ դրանցով կարողանան անարգել շարժվել առավելագույն թույլատրելի չափսեր ունեցող տրանսպորտային միջոցները։

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

III. 3.2. Ճամփեզերեր

Ճամփեզերը, որպես կանոն, ներառում է կայունացված կամ ծածկ ունեցող գոտին, ինչպես նաև կանաչապատված կամ մանրախիճով ծածկված եզրաշերտը։

Ճամփեզերի առաջարկվող նվազագույն լայնությունը կազմում է 2,5մ սովորական ճանապարհների համար և 3,25մ՝ ավտոմայրուղիների։ Լեռնային ռելիեֆով բարդ հատվածներում, ինչպես նաև խիստ բնակեցված շրջաններով անցնող հատվածներում, որոնք ունեն թափավազքի և դանդաղեցման գոտիներ, ճամփեզերի լայնությունը կարող է նվազեցվել։

Ավտոմայրուղու ճամփեզերը պետք է, որպես կանոն, ներառի առանց ընդհատման ամրացված կամ ծածկաշերտ ունեցող կայանման գոտի (վթարային կանգառի գոտի), որի նվազագույն լայնությունը 2,5 մ. է (3մ այն դեպքերում, երբ դա արդարացված է ծանր տրանսպորտային միջոցների երթևեկության ինտենսիվությամբ), որում կարող է կանգ առնել տրանսպորտային միջոցը։

Սովորական ճանապարհներին խորհուրդ է տրվում կողային գոտի թողնել՝ 0,7մ նվազագույն լայնությամբ, որը հստակորեն առանձնացվում է երթևեկելի մասից։

Անվտանգության նկատառումներով հնարավորության դեպքում պետք է երթևեկելի մասի կողքին ստեղծել որևէ արգելքներից զերծ ազատ գոտի, որի նվազագույն լայնությունը պետք է լինի 3մ, ինչպես նաև համապատասխան կերպով մեկուսացնել խոչընդոտները, որոնք գտնվում են երթևեկելի մասին շատ մոտ։

Կայանատեղի գոտու բացակայության դեպքում որոշակի ինտերվալներով պետք է ստեղծել կանգառի հատուկ տեղեր (կայանման գրպանիկներ)։ Անհրաժեշտության դեպքում պետք է նաև նախատեսել ավտոբուսների կանգառի վայրեր։

Երկանիվ տրանսպորտային միջոցների բավական ինտենսիվ երթևեկության դեպքում պետք է ստեղծել հատուկ ուղիներ (հեծանվորդների համար արահետներ կամ գոտիներ)։ Անհրաժեշտ է հատուկ արահետներ ստեղծել նաև հետիոտների համար, եթե դա արդարացված է ճանապարհին նրանց ներկայությամբ։

Լցահարթակը պետք է բավականաչափ լայնություն ունենա, որը հնարավորություն տա ապահովել լավ տեսանելիություն և անհրաժեշտ ճանապարհային սարքավորումների տեղադրման վայր (նշաններ, պատնեշող սարքեր՝ տես գլուխ IV)։

III. 3.3. Լցում և բաժանարար հարթակ

Լցում և բաժանարար հարթակի՝ խորհուրդ տրվող նվազագույն լայնությունը ավտոմայրուղիների և առանձին երթևեկելի մասերով ճանապարհների վրա կազմում է մոտ 3մ։ Բավական նեղ հատվածներում այդ նվազագույն լայնությունը կարող է նվազեցվել, սակայն պետք է բավականաչափ լայն լինի ճանապարհային պատնեշների տեղադրման համար։ Այս դեպքում պետք է անպայման նախատեսվի համապատասխան ճանապարհային պատնեշների տեղադրումը (տես գլուխ IV)։

Բացառությամբ այն դեպքերի, երբ լցում և բաժանարար հարթակը բավականաչափ լայն է, նրա վրա սովորաբար տեղադրվում են ճանապարհային պատնեշներ (պաշտպանիչ խոչընդոտներ), որոնց նպատակն է բացառել դրանք հատելու արդյունքում առաջացած ճանապարհա-տրանսպորտային պատահարները։

III. 3.4. Լայնակի թերությունը

Ուղիղ կամ գրեթե ուղիղ հատվածներում երթևեկելի մասի կտրվածքը որպես կանոն պետք է ունենա 2-3% թերություն ջրերի ավելի արագ հոսքի ապահովման համար: Թերությունը սկսում է երկկողմանի երթևեկությամբ ճանապարհների կենտրոնական բաժանարար գոտուց և լցոնած բաժանարար հարթակի եզրից՝ առանձին երթևեկելի մասերի դեպքում:

Հատուկ ուշադրություն պետք է դարձվի մի թերությունից մյուսին անցման հատվածների կառուցմանը, որպեսզի ապահովվի ջրերի անարգել հոսքը:

III. 4. Արհեստական կառույցների ազատ բարձրությունը

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

III. 5. Հատումներ*

III. 5.1. Հատման տեսակի ընտրությունը

Երթուղու ամբողջ երկայնքով ձգվող հանգույցների համակարգը պետք է դիտվի մեկ ամբողջություն ինչպես դրանց դիրքի և դրանց միջև եղած հեռավորության տեսանկյունից, այնպես էլ հատումների կոնֆիգուրացիայի ընտրության տեսանկյունից, որը պետք է ճանապարհային երթևեկության բոլոր մասնակիցներին հասկանալի լինի և վթարային իրավիճակները նվազագույնի հասցնելու նպատակ ունենա (հատկապես տրանսպորտային հոսքերի խաչաձևման դեպքում):

Այդ տեսանկյունից հատումների քանակը կարելի է կրճատել՝ որոշ հոսքեր ուղղելով հարևան խաչմերուկներին, որոնք ավելի օպտիմալ կոնֆիգուրացիա ունեն:

Միջազգային ավտոմայրուղիները սովորաբար գերակա են, բացառությամբ որոշ մասնավոր դեպքերի (այլ միջազգային ավտոմայրուղիների հետ հատումները, մեկ կարգից մյուսին անցնելու գոտիները, շրջանաձև շարժումով խաչմերուկներում), երբ գերակայությունը կարող է տրվել այլ ճանապարհներ օգտագործողներին:

Երկկողմանի երթևեկությամբ ճանապարհների վրա կարող են հատումներ լինել տարբեր մակարդակներում կամ մեկ մակարդակի վրա: Ինտենսիվ հոսքերի հատումների վայրերում և տնտեսական նպատակահարմարության դեպքում հատումները կարող են նախատեսվել տարբեր մակարդակներում: Որոշ դեպքերում անխափան երթևեկության ապահովման համար (օր. գյուղատնտեսական տեխնիկայի) կարող են նաև տարբեր մակարդակներով հատումներ լինել, բայց առանց կապող ճանապարհների:

Որոշ դեպքերում խնդիրը կարող է լուծվել շրջանաձև շարժումով խաչմերուկների ստեղծման հաշվին (անցումային հատվածներ, մերձքաղաքային մասեր, ինտենսիվ հոսքերի հատումներ):

Առանձնացված երթևեկելի մասերով ճանապարհների վրա հատումները, որպես կանոն, կառուցվում են տարբեր մակարդակներում (տարբեր մակարդակներում հոսքերի առանձնացումը), թեև որոշ հատուկ դեպքերում, երթևեկության անվտանգության չափանիշները պահպանելու դեպքում, կարող են նախատեսվել հատումներ կապող ճանապարհների հետ մեկ մակարդակում:

Որոշ դեպքերում կարող են նախատեսվել խնդրի ժամանակավոր լուծումներ (առանց կապող ճանապարհների տարբեր մակարդակներում հատումներ, «կիսախաչմերուկներ»՝ առանց ձախ շրջադարձի):

Ավտոմայրուղիների վրա հատումները պետք է պարտադիր կառուցվեն տարբեր մակարդակներում:

Խաչմերուկների օգտագործումը, որոնք կարգավորվում են լուսացույցներով (եռագույն ազդանշան), կարող է նախատեսվել բնակավայրերից դուրս, այն պայմանով, որ դրանց տեսողական ընկալումը վարորդի կողմից և բնականոն աշխատանքը ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների համար ապահովվի առանց որևէ վտանգի առաջացման:

III. 5.2. Մեկ մակարդակում հատումների պլանավորումը

Մեկ մակարդակում հատումները պետք է կառուցվեն գոյություն ունեցող նորմերի համաձայն, հետևյալ ընդհանուր սկզբունքների հիման վրա.

- անհրաժեշտ է ապահովել վարորդի համար խաչմերուկի տեսանելիության և ընկալման լավագույն պայմաններ ինչպես գլխավոր, այնպես էլ երկրորդական ճանապարհներով շարժման դեպքում,

- անհրաժեշտ է խուսափել բարդ կոնֆիգուրացիայով հատումներից և ձգտել պարզեցնել խաչմերուկների երկրաչափությունը՝ ելնելով դրանց նշանակությունից, այդպիսով հեշտացնելով ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների կողմից դրանց ընկալումը: Ուստի հատումները, որոնք ներառում են չորսից ավելի ճյուղավորումներ, պետք է պարզեցնել որոշ երթևեկության հոսքերի խմբավորման կամ շրջանաձև երթևեկությամբ խաչմերուկների ստեղծման միջոցով,

- ճանապարհների երկրաչափությունը և տեղադրվող նշաններն ու ազդանշանները պետք է զգուշացնեն երկրորդական ճանապարհով շարժվող ճանապարհային երթևեկության մասնակիցներին

* «ձձՍՄ Ի»ձԵԻԱ Ի՞՞ՍԻ՞ՐԻ չ Կ՞՞ԻձՕՍՕՍՅ՝ »ճՁ՞»ԻձՁԱՕ՞Մ Ն՞ՍՍ՞ճ

արագության նվազեցման անհրաժեշտության մասին: Այդ նպատակով խաչմերուկը ճանապարհի այն երթևեկելի մասերում, որոնք գերակայություն չունեն, պետք է ներառի հոսքերի բաժանման կղզյակներ, որոնք եզրապատված լինեն, օրինակ, քիչ դուրս ցցված եզրաքարերով և հնարավորություն տան ուղղել ոչ գերակա տրանսպորտային միջոցների հոսքը (հետագծի շեղում),

- հոսքերի խաչաձևումը պետք է հնարավորինս կատարվի ուղիղ անկյան տակ,

- համապատասխան ուղղությամբ ինտենսիվ երթևեկությամբ ճանապարհների վրա անհրաժեշտ է նախատեսել դանդաղեցման գոտիներ այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք կատարում են ձախ շրջադարձ,

- անհրաժեշտ է համապատասխան կերպով գրավել ճանապարհային երթևեկության այն մասնակիցների ուշադրությունը, որոնք օգտվում են գերակայությունից, և թույլ չտալ երթևեկելի մասի չափից ավել ընդլայնումը, քանի որ դա նպաստում է հոսքի շարժման արագության աճին, նվազեցնում է վարորդների աշխրջությունը և բարդացնում ճանապարհի հատումը (օրինակ՝ խաչմերուկից առաջ չի կարելի ավելացնել ուղիղ երթևեկելու գոտիների քանակը, իսկ աջ շրջադարձի համար դանդաղեցման գոտիները և սեպաձուլվող գոտիները պետք է լինեն միայն այն դեպքում, եթե արդարացված են երթևեկության ինտենսիվությամբ),

-երթևեկության ուղղության բավական ինտենսիվ փոփոխման և ձախ շրջադարձ կատարելու համար դանդաղեցման գոտու առկայության դեպքում անհրաժեշտ է, որպեսզի կուտակման կենտրոնական գոտին և հատուկ գոտիները լավ նկատելի լինեն (համապատասխան կղզյակները, գծանշումները և ծածկերը),

-անհրաժեշտության դեպքում պետք է նախատեսել ուղիղ և լավ նկատելի ուղիներ հետիոտների ու հեծանվորդների համար:

III. 5.3. Հանգույցներ

III. 5.3.1. Ընդհանուր դրույթներ

Հանգույցներ են կոչվում ճանապարհների հատումները տարբեր մակարդակներում կապող ճանապարհների հետ, որոնք թույլ են տալիս տրանսպորտային միջոցներին անցնել մեկ ճանապարհից մյուսը:

Հանգույցների կոնֆիգուրացիան ընտրվում է՝ ելնելով հատման պարզեցման խնդրից և ճանապարհների բնութագրերի միատարրության ապահովումից:

Միատարրություն ասելով հասկանում են «շահագործական բնութագրերի» միատարրությունը, այսինքն՝ ճանապարհներից օգտվողները «պետք է պատրաստ լինեն» ամեն անգամ կատարել նույնատիպ տեղաշարժեր նույնիսկ տարբեր տեսակի հանգույցներում:

Հանգույցների կոնֆիգուրացիան կախված է տեղագրական բնութագրերից, երթևեկության հարաբերական ինտենսիվությունից, հատող ճանապարհի տեսակից և ճանապարհավճարի մուծման կետերի հնարավոր առկայությունից:

III. 5.3.2. Երկրաչափական բնութագրերը

Կապող ճանապարհները: Նպատակահարմար է, որ կապող ճանապարհները, ներառյալ նրանց կողային գծանշումը և ճամփեզրերը, ունենան հետևյալ նվազագույն լայնությունը.

- միակողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասը՝ 6մ, ներառյալ ճանապարհային գծանշումը և ճամփեզրերը,
- երկկողմանի երթևեկությամբ երթևեկելի մասը՝ 9մ, ներառյալ ճանապարհային գծանշումը և ճամփեզրերը:

Կապող ճանապարհի երթևեկելի մասի հետագծի բնութագրերը պետք է լինեն (սակայն բացառիկ դեպքերում ստորև բերված պարամետրերը կարող են նվազեցվել)

- ներքին եզրաշերտի նվազագույն շառավիղը պլանում – 50մ
- վերելքների առավելագույն թեքությունը – 7%
- վայրէջքների առավելագույն թեքությունը – 8%
- ուռուցիկ կորերի նվազագույն շառավիղը ուղղահայաց հարթության վրա - 800մ
- գոգավոր կորերի նվազագույն շառավիղը ուղղահայաց հարթության վրա - 400մ

Հորիզոնական կորերը պետք է բոլոր դեպքերում ունենան համապատասխան երկարության սահուն անցումներ: Այդ նպատակով անհրաժեշտ է մասն օգտագործել համապատասխան նշաններ և/կամ գծանշումներ:

Հատումների տեղամասերը: Խորհուրդ է տրվում, որ ճանապարհային երթևեկության ամբողջական անվտանգությունը ապահովելու նպատակով հատումների տեղերը բավական երկար լինեն:

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

Դրա համար անհրաժեշտ է, որ վարորդը կարողանա նախօրոք զբաղեցնել առավել հարմար երթևեկության գոտին՝ ընտրված ուղղությամբ շարժվելու համար և լավ տեսնի ճյուղավորման վայրը: Այդ նպատակով անհրաժեշտ է նաև օգտագործել համապատասխան նշաններ և/կամ գծանշում:

Երթևեկության ոչ հիմնական հոսքը պետք է շարժվի երթևեկելի մասի աջ կողմով:

Երթևեկության հոսքերի միաձուլումը: Այն դեպքերում, երբ երկու երթևեկելի մասերը միաձուլվում են մեկի մեջ, երկու հոսքերի միաձուլումը պետք է կատարվի անվտանգ կերպով և առանց տրանսպորտային միջոցների երթևեկության արագության զգալի նվազման:

Դրա համար՝

ա) երթևեկության ոչ հիմնական հոսքի տրանսպորտային միջոցները պետք է գերադասորեն աջից հոսեն դեպի հիմնական հոսքը,

բ) տրանսպորտային միջոցի վարորդը, որը պետք է մտնի այլ տրանսպորտային միջոցների հոսքի մեջ, պետք է լավ տեսնի երթևեկելի մասը միաձուլման վայրից առաջ կամ հետո: Մուտքը դեպի հիմնական հոսք, անհրաժեշտության դեպքում արագացման գոտիով, չպետք է հանգեցնի հիմնական հոսքի արագության զգալի նվազեցմանը:

III. 6. Անցումային - արագընթաց գոտիներ

Հանգույցներից և մերձակա տարածքներից առաջ և դրանցից հետո խորհուրդ է տրվում ստեղծել անցումային-արագընթաց 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:

Անցումային-արագընթաց գոտիների երկարությունը որոշվում է՝ ելնելով հաշվարկային արագությունից կամ երթևեկության համապատասխան ինտենսիվությունից:

III. 7. Հատումներ երկաթգծի հետ

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

IV. ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ԶԻՆՎԱԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

IV. 1. Ընդհանուր դրույթներ

Ստորև բերված շահագործման զինվածության տեսակները իրենցից ներկայացնում են ավտոճանապարհային ցանցի կարևոր շահագործական տարրեր և զգալի ազդեցություն են գործում երթևեկության ռիթմի և անվտանգության վրա, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների հարմարավետության մակարդակի վրա:

Ճանապարհների շահագործական զինվածության աշխատանքի կանոնավոր վերահսկումը և համապատասխանաբար նրա վերանորոգումը և սպասարկումը թույլ են տալիս ապահովել այդպիսի զինվածության առավելագույն արդյունավետությունը:

IV. 2. Ճանապարհային նշաններ և գծանշում

IV. 2.1. Ճանապարհային նշանների և գծանշման հիմնական բնութագրերը

Համաձայն միջազգային կոնվենցիաներում և համաձայնագրերում ամրագրված սկզբունքների, ճանապարհային նշանները և գծանշումը կոչված են աջակցել վարորդների կողմից ճանապարհի հստակ ընկալմանը, ուստի դրանք պետք է նախագծվեն և տեղադրվեն/նշվեն այնպես, որ համապատասխանեն իրար և ճանապարհի մյուս տարրերին:

Ճանապարհային նշանները, որոնք առաջին հերթին պետք է լինեն միատարր, նախատեսվում են արագընթաց տրանսպորտային միջոցների վարորդների տեղեկացման համար, ուստի դրանք պետք է լինեն լավ նկատելի մեծ տարածության վրա ինչպես ցերեկը, այնպես էլ գիշերը և, բացի դրանից, լինեն հասկանալի:

Պետք է հասնել ոչ տառային հաղորդագրությունների ավելի լայն օգտագործմանը, որոնք համաձայնեցված են չափսերով, խորիքամիջներով և տարբերակիչ նշաններով, որպեսզի հեշտ հասկանալի լինեն ցանկացած երկրի ճանապարհային երթևեկության մասնակցի համար:

Չլուսավորված ճանապարհների վրա ճանապարհային նշանները պետք է լուսավորված լինեն կամ ունենան լույսը անդրադարձնող մակերես, ընդ որում դրանք կարող են օգտագործվել նաև մշտական լուսավորությամբ ճանապարհների վրա: Խորհուրդ է տրվում ճանապարհային գծանշումը առանց մշտական լուսավորության ճանապարհների վրա պատրաստել լույսը անդրադարձնող նյութերից:

Հարկ է նաև խուսափել չափից ավելի շատ նշանների օգտագործումից:

IV. 2.2. Ծանապարհային գծանշումը

Ծանապարհային գծանշումը պետք է համակցվի ճանապարհային նշանների հետ, իսկ օգտագործվող նյութերը պետք է լինեն չսահող:

IV. 2.3. Ծանապարհային նշանները

Քննարկվող ճանապարհների՝ միջազգային բնույթի լինելու պատճառով անհրաժեշտ է հատուկ ուշադրությամբ վերաբերվել ցուցանակների օգտագործմանը, ինչպես նաև այն նշաններին, որոնց վրա գրվում է «E» տառը:

Նշանների օգտագործման արդյունավետությունը և մանավանդ արագ և հեշտ ընկալումը կախված են մի շարք պայմաններից՝ նշանների չափսից և դրանց տեղադրման վայրից, միջազգային խորհրդանիշների գերադասումից, լակոնիկ գրառումներից, միջազգային ճանապարհների ամբողջ ցանցում միևնույն այբուբենի օգտագործումից (այլ այբուբենների օգտագործումը թույլ է տրվում միայն լատինական տառերի գրառումների հետ գուգակցման դեպքում), խորհրդանիշների և գրառումների չափսերի համապատասխանությունից և հենց նշանի նկատմամբ դրանց հարաբերության ճիշտ ընտրությունից, ինչպես նաև երթևեկության առավելագույն արագությունից:

IV. 2.4. Ծանապարհային աշխատանքներ նշանակող կամ վթարային իրավիճակի ստեղծման մասին զգուշացնող նշաններ

Ծանապարհային աշխատանքներ կատարելու, վթարային իրավիճակի ստեղծման (ճանապարհատրանսպորտային պատահար) կամ որևէ գործողություն կատարելու դեպքում, որոնք կապված են երթևեկելի մասի կամ երթևեկության գոտու փակման հետ, անհրաժեշտ է տեղադրել համապատասխան ժամանակավոր նշան ինչպես ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների, այնպես էլ համապատասխան աշխատանքներ իրականացնող անձանց անվտանգության ապահովման նպատակով: Այդպիսի նշանները պետք է անհապաղ հանել, հենց որ վերանում է դրանց կարիքը:

Ծանապարհային լուսավորության գոտում նշանները պետք է ունենան լույսը անդրադարձնող մակերես: Ծանապարհային լուսավորության բացակայության դեպքում նշանները պետք է ունենան լույսը անդրադարձնող մակերես և հնարավորության դեպքում լուսավորվեն հատուկ լուսավորող սարքավորումով:

Ժամանակավոր տեղադրված նշաններին հակասող մշտական նշանները պետք է հանվեն կամ ծածկվեն:

IV.3. Ծանապարհների շահագործման զինվածությունը և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների սպասարկումը

IV. 3.1. Ծանապարհների ցանկապատնեշներ

Ծանապարհային ցանկապատնեշները ծառայում են ճանապարհից տրանսպորտային միջոցի պատահական դուրս գալը կանխելու կամ դրանից առաջացած հետևանքները սահմանափակելու համար:

Պատնեշի տեսակի ընտրությունը (պահող պատնեշներ, հարվածամարիչներ, արգելապատեր, խոչընդոտներ) և տեղադրման կարգը կախված են այն տրանսպորտային միջոցների տեսակից, որոնց պետք է դիմադրեն դրանք, լայնակի կտրվածքից, ճանապարհից դուրս գալու հնարավոր հետևանքներից, ինչպես նաև տեսանելիության վրա դրանց ազդեցությունից և դրանց սպասարկման բարդությունից:

Քանի որ ճանապարհի պատնեշը ինքնին արգելք է հանդիսանում, այն պետք է տեղադրվի միայն այն դեպքերում, երբ դա արդարացված է:

Ծանապարհային պատնեշները սովորաբար ստեղծվում են ճանապարհի կառուցման ժամանակ:

Պատնեշի տեղադրումը լցունած բաժանարար հարթակի վրա կախված է մի շարք գործոններից, որոնցից ամենակարևորներն են՝ ճանապարհային երթևեկության ինտենսիվությունը և հենց հարթակի լայնությունը:

Ծամփեզրերի վրա պատնեշների տեղադրումը պետք է նախատեսել այն դեպքերում, երբ երթևեկելի մասին շատ մոտ գտնվում են վտանգավոր դուրս ցցված կոշտ արգելքներ, կամ երբ լցունած բաժանարար հարթակի բարձրությունը կամ զառիվայրերի թեքությունը բացահայտ վտանգ են ներկայացնում, ինչպես նաև այն հատվածներում, որոնք հատում են ջրային ուղին, երթևեկության մեծ ինտենսիվություն ունեցող ճանապարհը, երկաթգիծը և այլն կամ անցնում են դրանց երկարությամբ:

IV. 3.2. Ծանապարհային սյուներ

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

IV. 3.3. Հակակուրացնող սարքեր

Մայրուղիների և արագընթաց ճանապարհների չլուսավորված հատվածների բաժանարար հրապարակներում, ինչպես նաև ճամփեզրերին, եթե որևէ ճանապարհ անցնում է E կատեգորիայի ճանապարհի երկայնքով, նպատակահարմար է տեղադրել արհեստական էկրաններ կամ պատնեշներ: Խորհուրդ է տրվում նաև ապահովել, որպեսզի այդպիսի սարքավորումը չնվազեցնի ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների տեսանելիությունը, ինչպես նաև մոտակայքում տեղադրված անվտանգության սարքի արդյունավետությունը:

IV. 3.4. Հարկադրված կանգառի հրապարակներ

Ծանր տրանսպորտային միջոցների երթևեկության անվտանգությունը ապահովելու նպատակով երկարաձգվող կտրուկ վայրէջքներին նպատակահարմար է վայրէջք կատարող տրանսպորտային միջոցների երթևեկության գոտու երկայնքով ստեղծել հարկադրված կանգառի հրապարակներ, որոնք տեղադրված լինեն ոչ մեծ ինտերվալներով: Սակայն այդ հրապարակները պետք է ծառայեն տրանսպորտային միջոցների կանգառի համար միայն արտակարգ դեպքերում:

IV. 4. Երթևեկության կառավարում և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների տեղեկատվություն

IV. 4.1. Լուսագույգներ

Լուսացույցները պետք է օգտագործվեն գործող միջազգային կոնվենցիաների և համաձայնագրերի համաձայն: Առանձին վտանգավոր հատվածների նշման համար կարող են օգտագործվել դեղին գույնի քարթող լույսեր (ճանապարհային աշխատանքներ, ճանապարհային հարկի մուծման կետեր, հետիոտների անցումներ և այլն), որոնք ճանապարհային երթևեկության մասնակիցներին ցույց տան, որ անհրաժեշտ է մեծացնել ուշադրությունը և փոքրացնել արագությունը:

Որոշ բացառիկ դեպքերում կարող են օգտագործվել ժամանակավոր լուսացույցներ (օրինակ՝ տրանսպորտային միջոցների հերթականությունը երթևեկության ժամանակ ճանապարհային աշխատանքների կատարման պատճառով կամ ճանապարհա-տրանսպորտային պատահարների դեպքում):

IV. 4.2. Փոփոխվող տեղեկատվությամբ ճանապարհային նշաններ

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

IV. 4.3. Արտակարգ կապի համակարգեր

Բոլոր տեսակների միջազգային ավտոմայրուղիներում խորհուրդ է տրվում տեղադրել արտակարգ կապի հեռախոսներ կամ կապի այլ կետեր, որոնք նշված լինեն հատուկ նշաններով և ապահովեն շուրջօրյա կապ համապատասխան կենտրոնների հետ: Այդպիսի կապի կետերը տեղադրվում են ճանապարհի ամբողջ երկայնքով հավասար և համեմատաբար կարճ տարածությունների պարբերականությամբ արտաքին լցոնած հարթակի վրա՝ ինժեներական կառույցների սահմաններից դուրս: Ավտոմայրուղիների վրա դրանց միջև հանձնարարելի տարածությունը պետք է լինի 2 կմ: Արտակարգ կապի համակարգը պետք է ներառի նշաններ (կամ ցուցատախտակ), որոնք ցույց են տալիս դեպի մոտակա կապի կետ եղած ուղղությունը և հեռավորությունը:

Արագընթաց և սովորական ճանապարհների վրա ճանապարհային արտակարգ կապի հատուկ համակարգի բացակայության դեպքում կարող է օգտագործվել ընդհանուր հեռախոսային ցանցը, այս դեպքում տեղադրվում են նշաններ, որոնք ցույց են տալիս մոտակա ընդհանուր հեռախոսի վայրը:

Երկար կամուրջների և թունելների դեպքում կարող են հատուկ միջոցներ ձեռք առնվել:

Կապի կետերը օգտագործողների համար պետք է պարզ և հասկանալի լինեն: Ընդ որում ցանկալի է, որ օգտագործման կանոնները բացատրված լինեն խորհրդանիշների կամ գաղափարագրերի տեսքով:

IV. 4.4. Ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների համար տեղեկատվություն

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

IV. 5. Ծանապարհի լուսավորությունը

Լուսավորությունը ցանկալի է ապահովել որոշ հատուկ հատվածներում, ինչպիսիք են սահմանային կետերը, երկար թունելները, խաչմերուկները, E կատեգորիայի ճանապարհների հանգույցները և այլն: Ծանապարհի հավասարաչափ և բավականաչափ լուսավորությունը կարող է նպատակահարմար լինել այն դեպքերում, երբ այն հատում կամ անցնում է ուժեղ լուսավորվածությամբ գոտու մոտով, որը կարող է խանգարել այն տրանսպորտային միջոցների վարորդներին, որոնք ընթանում են միջազգային ավտոճանապարհով (օդանավակայաններ, քաղաքային կամ արդյունաբերական շրջաններ և այլն), և պայմանով, որ լուսավորության սարքի տեղադրումը և շահագործումը արդարացվում է երթևեկության ավելի մեծ ինտենսիվությամբ:

IV. 6. Օժանդակ միջոցներ

6.1. Հետիոտների և հեծանվորդների անվտանգությունը

Հետիոտների և հեծանվորդների համար սովորական ճանապարհների վրա հատուկ ուղիների ստեղծումը կարող է նպաստել ճանապարհային երթևեկության անվտանգության բարձրացմանը:

Հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել հետիոտների անցումներին և երկանիվ տրանսպորտային միջոցների համար ուղիներին, որոնք հատում են ավտոճանապարհը, հատկապես խաչմերուկների վրա:

IV. 6.2. Հաշմանդամների անվտանգության ապահովումը

Տրանսպորտային միջոցների այն վարորդները և ուղևորները, որոնք դժվարություններ ունեն ուղևորության ընթացքում կամ կողմնակի օգնության կարիք ունեն, նույնպես պետք է ճանապարհով անարգել երթևեկելու իրավունք ունենան:

Ուստի անհրաժեշտ է ճանապարհը և նրա կառուցվածքը պլանավորվել այնպես, որ նվազագույնի հասցվեն այն դժվարությունները, որոնց կարող են հանդիպել այդպիսի անձինք:

Բոլոր դեպքերում պետք է հետևել, որպեսզի ճանապարհային երթևեկության մասնակիցները կարողանան ինքնուրույն դուրս գալ ցանկացած դժվար կացությունից, հատկապես հանգստի հրապարակների շրջանում և սպասարկման կետերում:

IV. 6.3. Ծանապարհների պաշտպանությունը կենդանիների հատումից

Ծանապարհային երթևեկության մասնակիցներին կենդանիների հետ բախումներից պաշտպանելու համար նպատակահարմար է նախատեսել համապատասխան պատնեշներ բոլոր այն դեպքերում, երբ ճանապարհին կենդանիների դուրս գալու վտանգ կա:

Անհրաժեշտ է նաև միջոցներ ձեռք առնել հենց կենդանիների պաշտպանության համար, օրինակ՝ համապատասխան չափսերի անցումներ կառուցել ճանապարհի վերևով կամ տակով:

IV. 7. Ծանապարհամերձ կառույցներ

Միջազգային մայրուղիների մոտակայքում ստեղծվող կառույցները կարող են, պայմանավորված իրենց նշանակությամբ, լինել հանգստի հրապարակներ, սպասարկման կետեր, սահմանային կետեր և այլն:

IV. 7.1. Հանգստի հրապարակներ

Հանգստի հրապարակները, որոնք ստեղծվում են հանգույցներից հեռու, ճանապարհային երթևեկության մասնակիցներին հնարավորություն են տալիս կանգ առնել այնպիսի վայրում, որտեղ խախտվում է տրանսպորտային միջոցների երթևեկության միապաղաղությունը. ուստի այս դեպքերում հատուկ նշանակություն է ձեռք բերում լանդշաֆտի կառուցապատումը:

Հանգստի հրապարակները պետք է տեղադրված լինեն իրարից համապատասխան հեռավորության վրա. ճանապարհային նշանի վրա, որը տեղեկացնում է հանգստի հրապարակին մոտենալու մասին, պետք է նաև նշվի մինչև հաջորդ հանգստի հրապարակ կամ սպասարկման կետ եղած հեռավորությունը:

Ցանկալի է, որ հանգստի հրապարակներում լինեն ջրահավաքման կայաններ, սեղաններ, ծածկեր և գուգարաններ, որոնք հեշտ մատչելի լինեն հաշմանդամների համար:

IV. 7.2. Սպասարկման կետեր

Սպասարկման կետերը, որոնք ստեղծվում են՝ հաշվի առնելով տեղանքի բնույթը և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների կարիքները (զբոսաշրջիկներ, տրանսպորտի աշխատողներ և այլն) և հեռու

են հանգույցներից, պետք է առնվազն ունենան այնպիսի հարմարություններ, ինչպիսիք են կանգառի վայրերը, հեռախոսները, բեռնալցման կայանները և զուգարանները, որոնք հեշտ մատչելի կլինեն ֆիզիկական թերություններ ունեցող անձերի համար:

Սպասարկման կետերը պետք է գտնվեն իրարից համապատասխան հեռավորության վրա՝ հաշվի առնելով, մասնավորապես, ճանապարհային երթևեկության ինտենսիվությունը. ճանապարհային նշանի վրա, որը տեղեկացնում է սպասարկման կետին մոտենալու մասին, պետք է նաև նշվի մինչև հաջորդ սպասարկման կետ եղած հեռավորությունը:

Նման վայրերը, ինչպիսիք են, օրինակ, կայանման տեղերը, պետք է առանձնացված լինեն E կատեգորիայի ճանապարհների երթևեկելի մասից:

IV. 7.3. Ծանապարհային հարկի մուծման կետեր

Ծանապարհային հարկի մուծման վայրերում, ստուգման կետերից առաջ և հետո, ավտոճանապարհի երթևեկելի մասը կամ հանգույցների կապող ճանապարհները պետք է ունենան ընդլայնումներ:

Ստուգման կետերի քանակը որոշվում է՝ ելնելով երթևեկության ենթադրվող ինտենսիվությունից:

Ծանապարհային հարկի մուծման կրպակները ցանկալի է տեղադրել բաց հատվածներում. բացի դրանից, խորհուրդ չի տրվում դրանք տեղադրել վայրէջքների վերջում:

Տրանսպորտային միջոցների երթևեկելի գոտիների սահմաններից դուրս, որոնք ընթանում են դեպի ստուգման կետեր, պետք է բավականաչափ տարածք տրամադրվի հարկի հավաքման, ստուգման իրականացման, ինչպես նաև համապատասխան անձնակազմի համար անհրաժեշտ շենքերի և շինությունների համար:

IV. 7.4. Սահմանային կետեր

Սահմանային կետերի վայրը, չափսերը և կոնֆիգուրացիան, ինչպես նաև շինությունների, կառույցների, կայանման տեղերի բնույթը և դասավորությունը որոշվում են նախատեսվող վերահսկման տեսակները և այդ կետերով տրանսպորտի շարժման բնույթը հաշվի առնելով: Անհրաժեշտ է հարևան պետությունների միջև կնքված համաձայնագրերի հիման վրա ձգտել սահմանային վերահսկման իրականացման համար ընդհանուր շինությունների ստեղծման և բավականաչափ անձնակազմի օգնությամբ կորոդինացված վերահսկման հաստատման:

Սահմանային համալիրի կառուցվածքը և կոնֆիգուրացիան, ինչպես նաև ազդանշանման արդյունավետ միջոցներով ներքին կապի կառուցվածքը, որը կորոդինացվում է հարևան պետությունների միջև, պետք է ապահովի բեռնատար և ուղևորատար տրանսպորտի հոսքերի նախնական և վերջնական բաժանումը տարբեր վերահսկման տեսակների համապատասխան՝ մինչև նրանց մոտենալը շենքերին և շինություններին: Սահմանային կետերում, որոնք բնութագրվում են բեռնատար մեքենաների ինտենսիվ երթևեկությամբ, սահմանային վերահսկման համար օգտագործվող շինություններից առաջ պետք է ստեղծել բեռնատար մեքենաների ընդունման համապատասխան հրապարակներ, դրանց նախնական ստուգում կատարելու նպատակով կամ, ստուգման տեսակից ելնելով, նախնական բաժանում իրականացնել:

V. ՇՐՋԱԿԱ ՄԻՋԱՎԱՅՐԻ ՊԱՀՊԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ 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 երևույթը հանգեցնում է վնասակար ազդեցության տարբեր ձևերի առաջացմանը (աղմուկ, աղտոտվածություն, վիբրացիա) ինչպես բնակավայրերում, այնպես էլ դրանցից դուրս:

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

Նոր նախագծերի մշակման ժամանակ պետք է շրջակա միջավայրի վրա դրանց ազդեցության գնահատում կատարել: Ցանկալի է նաև ընդլայնել այս դրույթը՝ ներառելով գոյություն ունեցող ճանապարհների վերակառուցումը և նորացումը:

Այս դեպքում ընդհանուր նպատակն այն է, որ հնարավոր լինի հասնել շրջակա միջավայրի վրա առավելագույն դրական և նվազագույնի բացասական ազդեցության:

Ցանկալի է, որ ճանապարհային երթևեկության մասնակիցները այն տարածաշրջանների մշակույթային ժառանգության մասին, որոնց միջով անցնում են ճանապարհները, տեղեկություն ստանան համապատասխան՝ ճանապարհային նշանների, սպասարկման կետերում գտնվող տեղեկատվական կենտրոնների և այլ միջոցներով:

V. 2. Շրջակա միջավայրի հետ ճանապարհի օրգանական միացումը

Այս կամ այն նախագծի մշակման ժամանակ պետք է հաշվի առնել ճանապարհների և ճանապարհային երթևեկության ուղղակի կամ անուղղակի ազդեցությունը՝ մարդկանց, կենդանական և բուսական աշխարհի վրա, հողի, ջրի, օդի և միկրոկլիմայի վիճակի վրա, բնատեսարանի, ֆիզիկական օբյեկտների և մշակութային ժառանգության վրա:

Ուստի կատարելապես պետք է հաշվի առնել հետևյալ նախապայմանները՝

-ուղղահայաց և երկայնակի կտրվածքի ճշգրիտ համաձայնությունը լանդշաֆտի այս կամ այն տարրերի նկատմամբ պետք է ապահովի ոչ միայն տեղի ռելիեֆին ճանապարհի ներդաշնակ միաձուլումը և հողօգտագործման համակարգը, այլև բացառի անբարեբար ազդեցությունը ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների անվտանգության վրա,

-ճանապարհային երթևեկության, ճանապարհների սպասարկման և շահագործման արդյունքում առաջացած աղմուկի մակարդակը, վիբրացիան և օդի ու ջրի աղտոտվածությունը պետք է հնարավորության սահմաններում սահմանափակել համապատասխան միջոցառումների կիրառմամբ, սովյալ երկրում գործող կանոնների և դրույթների հիման վրա,

-այն դեպքերում, երբ որևէ նոր ճանապարհ և նրա հետ կապված շինությունները զգալիորեն փոխում են լանդշաֆտը, ապա քողարկման փոխարեն ցանկալի է ստեղծել նոր լանդշաֆտ, որին նրանք ավելի լավ կմիաձուլվեն:

V. 3. Շրջակա միջավայրի ազդեցությունը ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների վրա

Լանդշաֆտի և շրջակա միջավայրի այնպիսի տարրերը, որոնք տեսանելի են ճանապարհից, պետք է օգտագործվեն ճանապարհային երթևեկության անվտանգության մակարդակի և նրա մասնակիցների հարմարավետության բարձրացման համար: Նրանք պետք է լրացնեն և ուժեղացնեն տեսողական կողմնորոշումը և ուղևորությունը ավելի հետաքրքիր դարձնեն:

Քաղաքները, գետերը, բլուրները և այլն ճանապարհային երթևեկության մասնակիցներին հնարավորություն են տալիս ավելի լավ կողմնորոշվել տեղանքում և պետք է տեսանելի լինեն նրանց որքան հնարավոր է տեսականորեն: Անտառատնկումները (ճանապարհի երկայնքով կամ որևէ այլ ձևով) կարող են նպաստել տեսողական կողմնորոշման լավացմանը և ճանապարհի տեսողական միապաղաղության խախտմանը, պայմանով, որ դրանց իրականացումը չի հանգեցնի որևէ այլ վտանգների առաջացմանը: Հնտորեն օգտագործելով լանդշաֆտը՝ կարելի է նաև նվազեցնել հանդիպական տրանսպորտի կողմից կուրացման ազդեցությունը և անբարենպաստ եղանակային պայմանների (քամու, ձյան և այլն) բացասական ազդեցությունը:

Աղմուկակլանիչ էկրանների տեղադրումը ճանապարհի երկայնքով նշանակում է, որ ճանապարհային երթևեկության մասնակիցները իրենց շրջապատող միջավայրի մասին շատ տեղեկություններ չեն ստանում, ընդ որում նրանց մեջ «մեկուսացման» տպավորություն է ստեղծվում. ուստի այդպիսի սարքավորումները պետք է պատրաստված լինեն այնպես, որ որքան հնարավոր է ներդաշնակորեն միաձուլվեն լանդշաֆտին և փոխհատուցեն ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների կողմից տեղայնքի մասին տեղեկատվության թերատացումը: Գեղագիտական նկատառումներից ելնելով, ինչպես նաև անվտանգության տեսանկյունից միջազգային ճանապարհների մոտակայքում հարկ չկա առևտրային գովազդ տեղադրել:

VII. ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՍՊԱՍԱՐԿՈՒՄԸ

VIII.

VI. 1. Ընդհանուր դրույթներ

Ճանապարհները և օժանդակ շինությունները պետք է հնարավորության դեպքում պահպանվեն իրենց սկզբնական վիճակում, որպեսզի պահպանվի դրանց ներդրումային արժեքը և ապահովվի անվտանգության և հարմարավետության մշտական մակարդակը:

Այդ առումով խորհուրդ է տրվում նախագծման հենց սկզբից և հետագա շինարարության ընթացքում հաշվի առնել ճանապարհի պահպանման աշխատանքները ապագայում՝ նպատակ ունենալով կրճատել ծախսերը և իջեցնել տրանսպորտային միջոցների երթևեկության վրա բացասական ազդեցության մակարդակը:

Սպասարկման աշխատանքներին ենթակա են ճանապարհի բոլոր տարրերը՝ ճանապարհային ծածկը, շինությունները, ճանապարհամերձ գոտիները և **կյուվետները**, դրենաժային ուղիները, նշանները և գծանշումը, ճանապարհային երթևեկության կարգավորման համակարգը, լանդշաֆտը, շենքերը և այլն:

Ճանապարհի երկայնքով ձգվող շրջակա միջավայրը պետք է ձևավորվի՝ հաշվի առնելով սպասարկման հետագա աշխատանքները: Անհրաժեշտ է հետևել ծառերի և թփերի աճին, որպեսզի նշանները չբողբարկվեն և ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը ապահովող սարքերի աշխատանքները չխափանվեն:

Ճանապարհների սպասարկման ցանկացած հատուկ սարքավորում չպետք է նվազեցնի ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների անվտանգության մակարդակը և ավելորդ խոչընդոտներ ստեղծի տրանսպորտային միջոցների բնականոն երթևեկության և այլ տրանսպորտային գործողությունների համար:

Սպասարկման պարբերաբար և արդյունավետ աշխատանքներ կատարելը կարող է հանգեցնել ճանապարհի շահագործման ուղղակի, ինչպես նաև անուղղակի ծախսերի զգալի կրճատմանը, որոնք կարող են կրել ճանապարհային երթևեկության մասնակիցները տվյալ ճանապարհային ցանցում: Ճանապարհի շահագործման ծրագրի իրականացման հետ կապված ծախսերի օպտիմիզացման նպատակով իրավասու մարմինը այս կամ այն որոշումն ընդունելիս պետք է տարբերակում դնի կանխարգելիչ սպասարկման և վերականգնողական աշխատանքների միջև:

VI. 2. Սպասարկման կառավարումը

Սպասարկման աշխատանքների կողողինացումը, որը սերտորեն կապված է ճանապարհային երթևեկության կառավարման հետ, պետք է կատարվի տեխնիկական ստուգումների և նրանց կատարման կարգին վերաբերող պլանների, տվյալների սխեմատիկ հավաքման և վերլուծության, հրահանգների և այլնի հիման վրա: Այս հարցերը պետք է մշակվեն ճանապարհային վարչակազմի կողմից, ընդունվեն որպես անհրաժեշտ նախապայման դրա արդյունավետ պահպանման և նորոգման համար և որոշ դեպքերում նախատեսեն փոխզիջումային որոշումներ:

Գոյություն ունեցող ճանապարհային շինությունների և օբյեկտների շահագործման մակարդակի հսկողության օպերատիվ աշխատանքը պետք է կատարվի տվյալ ճանապարհի լրիվ և մշտապես նորացվող բոլոր տարրերի գույքացուցակի հիման վրա: Տվյալ աշխատանքի էությունը արագ որոշումներ կայացնելն է և միջոցներ ձեռք առնելու հնարավորության ապահովումը տրանսպորտային միջոցների երթևեկությանը խանգարող գործոնների առաջացման կամ ճանապարհա - տրանսպորտային պատահարների դեպքում:

Նախահաշվի պլանավորման և կազմման աշխատանքը, որը նախատեսում է առաջին հերթին տեխնիկական գործողությունների կատարում, պետք է հիմնվի ճանապարհային ծածկի վիճակի, ճանապարհային նշանների ու ազդանշանների տեսանելիության և ճանապարհային գծանշման (ինչպես ցերեկային, այնպես էլ գիշերային ժամերին) և այլնի սխեմատիկ չափման և հսկողության արդյունքների վրա՝ հաշվի առնելով միջազգային նորմատիվ պահանջները:

Այսպիսի տեխնիկական հսկողությունը և ստուգումը խորհուրդ է տրվում որպես տեղեկատվության հիմնական աղբյուր կանխարգելիչ և վերականգնողական գործողությունների մշակման համար տեղի տրանսպորտային տնտեսության պայմաններում:

Գործադիր մարմինը, որի պարտականությունների մեջ է մտնում սպասարկման աշխատանքների հսկողությունը, պետք է նաև կարգավորի շահագործման աշխատանքների կատարման ընթացքում անհրաժեշտ բոլոր ժամանակավոր միջոցառումների իրականացումը՝ այդպիսով ապահովելով անվտանգության պահանջների կատարումը և արդյունավետ աշխատանքային և այլ մեթոդների օգտագործումը: Տարբեր սահմանափակումները, երթևեկության արագությունը, նախագծային բնութագրերը և այլն պետք է հաստատվեն և կարգավորվեն համապատասխան հստակ մշակված պլանի հիման վրա:

VI. 3. Սպասարկման որոշակի աշխատանքները

Ճանապարհային անվտանգ երթևեկության վրա անմիջականորեն ազդող ճանապարհի տարրերի սպասարկումը պետք է առաջնահերթ ուշադրության առարկա լինի: Այդ տարրերի շարքն են դասվում՝

- ճանապարհային ծածկը՝ սահբին դիմադրելու և դրա մակերեսից ջրի հոսքի տեսանկյունից,
- կոնստրուկտիվ տարրերը, հատկապես կցատեղերում, կամուրջների ու **վիադուկների** հենարանները, եզրապատերը և այլ հանգույցները, թունելների կահավորանքը,
- լուսավորությունը, անվտանգության կահավորանքը,
- ճանապարհային նշանները, ազդանշանները և գծանշումը,
- ամբողջ տարվա ընթացքում ճանապարհի լրիվ օգտագործման հնարավորությունը՝ ձյան և սառույցի մաքրման միջոցառումների իրականացումը և այլ հատկապես անբարենպաստ իրավիճակների վերացումը, որոնք առաջանում են եղանակային պայմաններից,
- շրջակա միջավայրի հետ ճանապարհի օրգանական միացման ենթադրվող աշխատանքը, ինչպես օրինակ՝ հակասաղմկային էկրանների տեղադրումը, բնապատկերի ձևավորումը և այլն:

Անհրաժեշտ է բարձր մակարդակի վրա պահել երթևեկի մասի և ճանապարհային շինությունների որակը՝ համաձայնեցված միջոցառումներ իրականացնելով սպասարկման ոլորտում և ապահովել տրանսպորտային գործողությունների հուսալիությունը շահագործական և նորոգման աշխատանքներ կատարելու ժամանակ: Այս աշխատանքները պետք է կատարել ժամանակին, որպեսզի թույլ չտրվի ճանապարհային ծածկի աստիճանաբար քայքայում:

Շինարարության աշխատողների և ճանապարհային երթևեկության մասնակիցների անվտանգությունը պետք է ապահովվի համապատասխան պաշտպանական միջոցառումների իրականացման միջոցով, որոնք պետք է նախատեսվեն ինչպես պլանավորման, այնպես էլ աշխատանքների կատարման կանոնավոր ստուգումների ժամանակ:

Շինարարական հատվածներում ճանապարհա-տրանսպորտային պատահարների, տրանսպորտային միջոցների ուշացումների և նման այլ իրավիճակների կանխման համար անհրաժեշտ է նախատեսել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը ապահովող սարքավորումների, նշանների տեղադրում և գծանշում, ինչպես նաև ապահովել շինությունների տեսանելիությունը ինչպես ցերեկը, այնպես էլ գիշերը: Ծանապարհային երթևեկության մասնակիցների կողմից այդ սարքավորումները տեսնելու և դրանց նշանակությունը հասկանալու փաստը, համաձայն գործող միջազգային կոնվենցիաների պահանջների, պետք է ենթարկվի սխտեմատիկ ստուգումների: Ժամանակավոր սարքավորումները և ճանապարհային նշաններն ու ազդանշանները պետք է նույնպես համապատասխանեն վերոնշյալ կոնվենցիաներին:

Չմեռային պայմաններում պետք է, համապատասխան միջոցներ ձեռնարկելով, առավելագույնս և հնարավորինս ապահովել ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը և նրա կազմակերպումը: Ընդ որում հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնել սահքին վերաբերվող խնդիրներին և ձյունից ու սառույցից ճանապարհային նշանների մաքրմանը: Այս միջոցառումները պետք է դիտել որպես ձմռանը ճանապարհների տեխնիկական սպասարկման հավելյալ աշխատանք:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ III

E ԿԱՏԵԳՈՐԻԱՅԻ ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՄԻՕՐԻՆԱԿԱՑՈՒՄԸ ԵՎ ՆՇՈՒՄԸ

1. E կատեգորիայի ճանապարհների միօրինակացման և նշման համար օգտագործվող նշանը ունի քառանկյուն ձև:

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

3. Այն իրենից ներկայացնում է կանաչ հիմնագույնի վրա սպիտակ գրառում. այն կարող է լրացնել այլ նշանները կամ համատեղվել նրանց հետ:

4. Նշանը պետք է լինի այնպիսի չափսի, որ տրանսպորտային միջոցի վարորդը, որը շարժվում է մեծ արագությամբ, կարողանա հեշտությամբ ճանաչել և ընկալել այն:

5. E կատեգորիայի ճանապարհների նույնացման և նշման համար նախատեսված նշանը չի բացառում ազգային մակարդակով ճանապարհը նույնացնող նշանի օգտագործման հնարավորությունը:

6. Սկզբունքորեն E կատեգորիայի ճանապարհների համարները ներառված կլինեն (կամ կմիացվեն) տվյալ անդամ երկրի **ցուցանշանների** համակարգի մեջ: Համարների նշագրումով նշանը կարող է տեղադրվել ինչպես մերձակա ճանապարհից կամ հանգույցներից առաջ, այնպես էլ դրանցից հետո:

Եթե E կատեգորիայի ճանապարհը փոխվում է այլ կատեգորիայի ճանապարհի կամ հատում է E կատեգորիայի այլ ճանապարհ, ապա խորհուրդ է տրվում տեղադրել E կատեգորիայի ճանապարհների համապատասխան նշաններ մինչև մուտքը կամ հանգույցը: