

EUROPOS SUSITARIMAS DĖL SVARBIAUSIŲ TARPTAUTINIŲ AUTOMAGISTRALIŲ (AGR)*

PRIIMTAS 1975 m. lapkričio 15 d. ŽENEVOJE

Suvestinis AGR tekstas

IVADAS

1. Prie šio dokumento pridedamas Europos susitarimo dėl svarbiausių tarptautinių automagistralių (AGR), priimto 1975 m. lapkričio 15 d. Ženevoje, suvestinis tekstas.
2. Tekstą sudaro Susitarimo originalas (ECE/TRANS/16) su pakeitimais pagal 1–7 pataisas.

SUSITARIANČIOSIOS ŠALYS,
SUPRASDAMOS būtinumą lengvinti ir plėtoti eismą tarptautiniais keliais Europoje,
MANYDAMOS, kad siekiant stiprinti Europos šalių ryšius svarbu sudaryti suderintą ateities tarptautinio eismo ir aplinkosaugos reikalavimus atitinkantį kelių tiesimo ir plėtros planą,
SUSITARĖ:

TARPTAUTINIO „E“ KELIŲ TINKLO PLANO APIBRĖŽIMAS IR PRIĖMIMAS

1 straipsnis

Susitariančiosios Šalys pasiūlytą kelių tinklą, toliau vadinamą tarptautiniu „E“ kelių tinklu ir aprašytą šio Susitarimo I priede, priima kaip suderintą tarptautinės reikšmės kelių tiesimo ir plėtros planą, kurį jos ketina vykdyti pagal savo nacionalines programas.

2 straipsnis

Tarptautinį „E“ kelių tinklą sudaro pagrindiniai bendros Šiaurės–Pietų ir Vakarų–Rytų krypties keliai; į jį taip pat įeina tarp pagrindinių kelių esantys tarpiniai keliai ir atšakos bei jungiamieji keliai.

TARPTAUTINIO „E“ KELIŲ TINKLO KELIŲ TIESIMAS IR PLĖTRA

3 straipsnis

Tarptautinio „E“ kelių tinklo keliai, nurodyti šio Susitarimo 1 straipsnyje, turi atitikti šio Susitarimo II priedo nuostatas.

TARPTAUTINIO „E“ KELIŲ TINKLO KELIŲ ŽYMĖJIMAS

4 straipsnis

1. Tarptautinio „E“ kelių tinklo keliai yra nurodomi ir pažymimi šio Susitarimo III priede apibūdintu kelio ženklu.

* Lietuvos Respublikai įsigaliojo 1993 m. lapkričio 25 d.

2. Visi „E“ keliams žymėti naudojami ženklai, kurie neatitinka šio Susitarimo ir jo priedų nuostatų, pašalinami per trejus metus nuo šio Susitarimo įsigaliojimo atitinkamai valstybei dienos pagal 6 straipsnį.

3. Nauji kelio ženklai, atitinkantys šio Susitarimo III priede apibūdintuosius, prie visų tarptautinio „E“ kelių tinklo kelių įrengiami per ketverius metus nuo šio Susitarimo įsigaliojimo atitinkamai valstybei dienos pagal 6 straipsnį.

4. Šio straipsnio nuostatomis netaikomi jokie apribojimai, kurių gali būti dėl šio Susitarimo 1 straipsnyje nurodytų nacionalinių programų.

ŠIO SUSITARIMO PASIRAŠYMO IR TAPIMO JO ŠALIMI PROCEDŪRA

5 straipsnis

1. Šį Susitarimą iki 1976 m. gruodžio 31 d. gali pasirašyti valstybės, kurios arba yra Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos narės, arba kurioms buvo leista dalyvauti Komisijos darbe konsultacinėmis teisėmis pagal Komisijos veiklos nuostatų 8 punktą.

2. Tokios valstybės šio Susitarimo Šalimis gali tapti:

- a) pasirašydamos jį be išlygos dėl ratifikavimo, priėmimo arba patvirtinimo;
- b) pasirašydamos jį su išlyga dėl ratifikavimo, priėmimo arba patvirtinimo ir vėliau Susitarimą ratifikuodamos, priimdamos arba patvirtindamos;
- c) prie jo prisijungdamos.

3. Susitarimas ratifikuojamas, priimamas, patvirtinamas arba prie jo prisijungiama deponuojant tinkamai įformintą dokumentą Jungtinių Tautų Generaliniam Sekretoriui.

ŠIO SUSITARIMO ĮSIGALIOJIMAS

6 straipsnis

1. Šis Susitarimas įsigalioja praėjus 90 dienų nuo tos dienos, kurią aštuonių valstybių Vyriausybės jį yra arba pasirašiusios be išlygos dėl ratifikavimo, priėmimo ar patvirtinimo, arba deponavusios ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo arba prisijungimo dokumentą, jei vienas ar daugiau tarptautinio „E“ kelių tinklo kelių nenutrūkdami jungia bent keturių taip pasirašiusių arba tokį dokumentą deponavusių valstybių teritorijas. Jeigu ši sąlyga neįvykdyta, Susitarimas įsigalioja praėjus 90 dienų nuo tos dienos, kurią arba jį pasirašius be išlygos dėl ratifikavimo, priėmimo ar patvirtinimo, arba deponavus ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo arba prisijungimo dokumentą ši sąlyga bus įvykdyta.

2. Kiekvienai valstybei, kuri savo ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo arba prisijungimo dokumentą deponuoja po datos, nuo kurios skaičiuojamas šio straipsnio 1 dalyje nurodytas 90 dienų laikotarpis, Susitarimas įsigalioja praėjus 90 dienų nuo minėtojo dokumento deponavimo dienos.

3. Šiam Susitarimui įsigaliojus, tarp Susitariančiųjų Šalių netenka galios 1950 m. rugsėjo 16 d. Ženevoje pasirašyta Deklaracija dėl svarbiausių tarptautinių automagistralių tiesimo ir ją pakeičia šis Susitarimas.

ŠIO SUSITARIMO PAGRINDINIO TEKSTO KEITIMO PROCEDŪRA

7 straipsnis

1. Šio Susitarimo pagrindinis tekstas gali būti keičiamas laikantis kurios nors iš šiame straipsnyje nustatytų procedūrų.

2. a) Susitariančiosios Šalies prašymu kiekvieną jos pasiūlytą šio Susitarimo pagrindinio teksto pakeitimą svarsto Europos ekonomikos komisijos (EEK) Kelių transporto darbo grupė.

b) Jei pakeitimas priimamas dviem trečdaliais dalyvaujančių ir balsuojančių narių balsų dauguma ir jei šią daugumą sudaro du trečdaliai dalyvaujančių ir balsuojančių Susitariančiųjų Šalių, tokį pakeitimą Generalinis Sekretorius siunčia visoms Susitariančiosioms Šalims priimti.

c) Jei du trečdaliai Susitariančiųjų Šalių pakeitimą priima, Generalinis Sekretorius apie tai praneša visoms Susitariančiosioms Šalims ir pakeitimas įsigalioja praėjus 12 mėnesių nuo tokio pranešimo dienos. Pakeitimas įsigalioja visoms Susitariančiosioms Šalims, išskyrus tas, kurios iki jo įsigaliojimo pareiškė, kad jos to pakeitimo nepriima.

3. Mažiausiai vieno trečdaliaus Susitariančiųjų Šalių prašymu Generalinis Sekretorius suaukia konferenciją, į kurią pakviečiamos 5 straipsnyje nurodytos valstybės. Šio straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatyta procedūra taikoma kiekvienam pakeitimui, pateiktam tokiai konferencijai svarstyti.

ŠIO SUSITARIMO I PRIEDO KEITIMO PROCEDŪRA

8 straipsnis

1. Šio Susitarimo I priedas gali būti keičiamas laikantis šiame straipsnyje nustatytos procedūros.

2. Susitariančiosios Šalies prašymu kiekvieną jos pasiūlytą šio Susitarimo I priedo pakeitimą svarsto Europos ekonomikos komisijos (EEK) Kelių transporto darbo grupė.

3. Jei pakeitimas priimamas dalyvaujančių ir balsuojančių narių balsų dauguma ir jei šią daugumą sudaro dalyvaujančių ir balsuojančių Susitariančiųjų Šalių dauguma, tokį pakeitimą Generalinis Sekretorius siunčia tiesiogiai suinteresuotų Susitariančiųjų Šalių įgaliotoms institucijoms. Tiesiogiai suinteresuotomis Susitariančiosiomis Šalimis laikomos:

a) kai įtraukiamas naujas arba keičiamas esamas A grupės tarptautinis kelias, – kiekviena Susitariančioji Šalis, kurios teritoriją tas kelias kerta;

b) kai įtraukiamas naujas arba keičiamas esamas B grupės tarptautinis kelias – kiekviena bendrą sieną su prašančiąja šalimi turinti Susitariančioji Šalis, kurios teritoriją kerta A grupės tarptautinis kelias arba keliai, su kuriais yra sujungtas tas naujas arba keičiamas B grupės tarptautinis kelias. Šiame punkte bendrą sieną turinčiomis taip pat laikomos dvi Susitariančiosios Šalys, kiekviena savo teritorijoje turinčios galutinius jūrų maršruto punktus, kurie yra anksčiau nurodytame A grupės tarptautiniame kelyje arba keliuose.

4. Bet koks pasiūlytas pakeitimas, apie kurį pranešta pagal šio straipsnio 3 dalį, priimamas, jei per šešis mėnesius nuo pranešimo dienos nė viena iš tiesiogiai suinteresuotų Susitariančiųjų Šalių įgaliotų institucijų nepraneša Generaliniam Sekretoriui apie prieštaravimą tam pakeitimui. Jei Susitariančiosios Šalies įgaliota institucija pareiškia, kad pagal jos nacionalinius įstatymus tokiam sutikimui ji turi gauti specialius įgaliojimus arba įstatymų leidybos institucijos pritarimą, nelaikoma, kad įgaliota institucija sutiko dėl šio Susitarimo I priedo pakeitimo ir pasiūlytas pakeitimas priimtas iki to momento, kai minėtoji įgaliota institucija Generaliniam Sekretoriui praneša, jog ji yra gavusi reikalingus įgaliojimus arba pritarimą. Jei tokio pranešimo negaunama per 18 mėnesių nuo tos dienos, kurią minėtajai įgaliotai institucijai buvo pranešta apie pasiūlytą pakeitimą, arba jei per pirmiau minėtąjį šešių mėnesių laikotarpį tiesiogiai suinteresuotos Susitariančiosios Šalies įgaliota institucija pareiškia prieštaraujanti pasiūlytam pakeitimui, toks pakeitimas nepriimamas.

5. Apie kiekvieną priimtą pakeitimą Generalinis Sekretorius praneša visoms Susitariančiosioms Šalims ir jis įsigalioja visoms Susitariančiosioms Šalims praėjus trims mėnesiams nuo pranešimo apie pakeitimą dienos.

ŠIO SUSITARIMO II IR III PRIEDŲ KEITIMO PROCEDŪRA

9 straipsnis

1. Šio Susitarimo II ir III priedai gali būti keičiami laikantis šiame straipsnyje nustatytos procedūros.
2. Susitariančiosios Šalies prašymu kiekvieną jos pasiūlytą šio Susitarimo II ir III priedų pakeitimą svarsto Europos ekonomikos komisijos (EEK) Kelių transporto darbo grupė.
3. Jei pakeitimas priimamas dalyvaujančių ir balsuojančių narių balsų dauguma ir jei šią daugumą sudaro dalyvaujančių ir balsuojančių Susitariančiųjų Šalių dauguma, tokį pakeitimą Generalinis Sekretorius siunčia visų Susitariančiųjų Šalių įgaliotoms institucijoms priimti.
4. Toks pakeitimas priimamas, jei per šešis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos mažiau kaip vienas trečdalis Susitariančiųjų Šalių įgaliotų institucijų Generaliniam Sekretoriui praneša apie savo prieštaravimą tam pakeitimui.
5. Apie kiekvieną priimtą pakeitimą Generalinis Sekretorius praneša visoms Susitariančiosioms Šalims ir jis įsigalioja praėjus trims mėnesiams nuo pranešimo apie pakeitimą dienos.

INSTITUCIJOS, KURIAI TURI BŪTI SIUNČIAMSI PASIŪLYTI ŠIO SUSITARIMO PRIEDŲ PAKEITIMAI, ADRESO PRANEŠIMAS

10 straipsnis

Kiekviena valstybė, pasirašydama, ratifikuodama, priimdama, patvirtindama šį Susitarimą arba prie jo prisijungdama, Generaliniam Sekretoriui praneša savo įgaliotos institucijos, kuriai pagal šio Susitarimo 8 ir 9 straipsnius turi būti siunčiami pasiūlyti šio Susitarimo priedų pakeitimai, pavadinimą ir adresą.

ŠIO SUSITARIMO DENONSAVIMAS IR NETEKIMAS GALIOS

11 straipsnis

Kiekviena Susitariančioji Šalis Generaliniam Sekretoriui adresuotu rašytiniu pranešimu gali šį Susitarimą denonsuoti. Denonsavimas įsigalioja praėjus vieneriems metams nuo tos dienos, kurią Generalinis Sekretorius gauna tokį pranešimą.

12 straipsnis

Šis Susitarimas netenka galios, jei per 12 mėnesių iš eilės Susitariančiųjų Šalių yra mažiau kaip aštuonios.

GINČŲ SPRENDIMAS

13 straipsnis

1. Bet koks ginčas, kuris kyla tarp dviejų ar daugiau Susitariančiųjų Šalių dėl šio Susitarimo aiškinimo arba taikymo ir kurio šalys negali išspręsti derybomis ar kitais sprendimo būdais, perduodamas arbitražui, jei to prašo bet kuri ginče dalyvaujanti šalis, ir tuo tikslu pateikiamas sprendti vienam ar daugiau arbitrų, kuriuos abipusiu sutarimu pasirenka ginčo šalys. Jei ginčo šalys per tris mėnesius nuo prašymo perduoti ginčą arbitražui dienos nesusitaria dėl arbitro ar arbitrų

pasirinkimo, bet kuri ginčo šalis gali prašyti Jungtinių Tautų Generalinį Sekretorių paskirti vieną arbitrą, kuriam tas ginčas būtų perduotas spręsti.

2. Pagal šio straipsnio 1 dalį paskirto arbitro ar arbitrų sprendimas Susitariančiosioms Šalims, kurios yra ginčo šalys, yra privalomas.

ŠIO SUSITARIMO TAIKYMO APRIBOJIMAI

14 straipsnis

Jokia šio Susitarimo nuostata nereiškia, kad Susitariančiąjai Šaliai neleidžiama imtis veiksmų, atitinkančių Jungtinių Tautų Įstatų nuostatas ir taikomų tik susidarius tokiai situacijai, kai, jos manymu, būtina užtikrinti išorės ir vidaus saugumą.

PAREIŠKIMAS DĖL ŠIO SUSITARIMO 13 STRAIPSNIO

15 straipsnis

Kiekviena valstybė, pasirašydama šį Susitarimą arba deponuodama jo ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo arba prisijungimo prie jo dokumentą, gali pareikšti, kad ji nemano esanti įpareigota laikytis šio Susitarimo 13 straipsnio. Kitos Susitariančiosios Šalys nėra įpareigosotos taikyti 13 straipsnį bet kokiai tokį pareiškimą padariusiai Susitariančiąjai Šaliai.

PRANEŠIMAI SUSITARIANČIOSIOMS ŠALIMS

16 straipsnis

Be šio Susitarimo 7, 8, 9 ir 15 straipsniuose nurodytų pareiškimų, pranešimų ir kitų informacinių dokumentų, Generalinis Sekretorius Susitariančiosioms Šalims ir kitoms 5 straipsnyje nurodytoms valstybėms praneša apie:

- a) pagal 5 straipsnį šį Susitarimą pasirašiusias, ratifikavusias, priėmusias, patvirtinusias ir prisijungusias valstybes;
- b) šio Susitarimo įsigaliojimo pagal 6 straipsnį datas;
- c) šio Susitarimo pakeitimų įsigaliojimo pagal 7 straipsnio 2 dalies c punktą, 8 straipsnio 4 bei 5 dalis ir 9 straipsnį datas;
- d) šį Susitarimą denonsavusias valstybes pagal 11 straipsnį;
- e) šio Susitarimo galiojimo nutraukimą pagal 12 straipsnį.

ŠIO SUSITARIMO DEPONAVIMAS GENERALINIAM SEKRETORIUI

17 straipsnis

Po 1976 m. gruodžio 31 d. šio Susitarimo originalas deponuojamas Jungtinių Tautų Generaliniam Sekretoriui; jis visoms šio Susitarimo 5 straipsnyje nurodytoms valstybėms išsiuntinėja patvirtintas kopijas.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti atstovai pasirašė šį Susitarimą.

PRIIMTA vienas tūkstantis devyni šimtai septyniasdešimt penktais metais lapkričio penkioliką dieną Ženevoje vienu egzemplioriumi anglų, prancūzų ir rusų kalbomis. Visi trys tekstai yra vienodai autentiški.

I PRIEDAS**TARPTAUTINIS „E“ KELIŲ TINKLAS****PAAIŠKINIMAI**

1. Pagrindiniai ir tarpiniai keliai, vadinami A grupės keliais, turi dviženklį numerį; atšakos ir jungiamieji keliai, vadinami B grupės keliais, turi triženklį numerį.

2. Pagrindiniai Šiaurės–Pietų krypties keliai turi dviženklus nelyginius numerius, kurie baigiasi skaitmeniu 5 ir didėja einant iš Vakarų į Rytus. Pagrindiniai Rytų–Vakarų krypties keliai turi dviženklus lyginius numerius, kurie baigiasi skaitmeniu 0 ir didėja iš Šiaurės į Pietus. Tarpiniai keliai turi atitinkamai dviženklus nelyginius ir dviženklus lyginius numerius, įeinančius į pagrindinių kelių, tarp kurių jie yra, numerius. B grupės keliai turi triženklus numerius: pirmas skaitmuo sutampa su artimiausio pagrindinio kelio į Šiaurę nuo atitinkamo B grupės kelio numeriu, antras skaitmuo sutampa su artimiausio pagrindinio kelio į Vakarus nuo atitinkamo B grupės kelio numeriu, o trečias skaitmuo yra eilės numeris.

3. A grupės Šiaurės–Pietų krypties keliai, esantys į Rytus nuo E 99 kelio, turi triženklus nelyginius numerius nuo 101 iki 129. Šiems keliams taikomos kitos 2 punkte išdėstytos taisyklės.

KELIŲ SĄRAŠAS*

A. SVARBIAUSI KELIAI

1) Vakarų-Rytų kryptis

a) Pagrindiniai keliai

E 10 O (Å)–Narvikas (Narvik)–Kirūna (Kiruna)–Luleo (Luleå)

E 20 Šanonas (Shannon)–Limerikas (Limerick)–Port Lyšė (Portlaoise)–Dublinas ... Liverpoolis (Liverpool)–Mančesteris (Manchester)–Bradfordas (Bradford)–Lidsas (Leeds)–Halis (Hull) ... Esbjergas (Esbjerg)–Koldingas (Kolding)–Midelfartas (Middelfart)–Niuborgas (Nyborg) ... Korsior-Kiogė (Korsør-Køge)–Kopenhaga ... Malmė (Malmö)–Helsingborgas (Helsingborg)–Halmstadas (Halmstad)–Geteborgas (Göteborg)–Erebras (Örebro)–Arboga–Eskilstūna (Eskilstuna)–Sioderteljė (Södertälje)–Stokholmas ... Talinas–Sankt Peterburgas (St. Petersburg)

E 30 Korkas (Cork)–Voterfordas (Waterford)–Veksfordas (Wexford)–Rosleris (Rosslare) ... Fišgardas (Fishguard)–Svonsis (Swansea)–Kardifas (Cardiff)–Niuportas (Newport)–Bristolis (Bristol)–Londonas–Kolčesteris (Colchester)–Ipsvičas (Ipswich)–Felikstovas (Felixstowe) ... Huk van Holandas (Hoek van Holland)–Haga (Den Haag)–Gouda–Utrechtas (Utrecht)–Amersfortas (Amersfoort)–Oldenzalis (Oldenzaal)–Osnabriukas (Osnabrück)–Bad Ojenhauzenas (Bad Oeynhausen)–Hanoveris (Hannover)–Braunšveigas (Braunschweig)–Magdeburgas (Magdeburg)–Berlynas–Svebodžinas (Świebodzin)–Poznanė (Poznań)–Lovičius (Łowicz)–Varšuva–Brestas (Brest)–Minskas–Smolenskas (Smolensk)–Maskva–Riazanė (Rjazan)–Penza–Samara

E 40 Kalė (Calais)–Ostendė (Oostende)–Gentas (Gent)–Briuselis–Liežas (Liège)–Achenas (Aachen)–Kelnas (Köln)–Olpė (Olpe)–Gysenas (Giessen)–Bad Hersfeldas (Bad Hersfeld)–Herleshauzenas (Herleshausen)–Eizenachas (Eisenach)–Erfurtas (Erfurt)–Gėra (Gera)–Chemnicas (Chemnitz)–Dresdenas (Dresden)–Gerlicas (Görlitz)–Legnica–Vroclavas (Wrocław)–Opolė (Opole)–Glivicė (Gliwice)–Krokuva (Kraków)–Pšemislis (Przemyśl)–Lvovas (Lvov)–Rovnas (Rovno)–Žitomyras (Zhitomir)–Kijėvas–Charkovas (Kharkov)–Rostovas prie Dono (Rostov nĭ Donu)

E 50 Brestas (Brest)–Renas (Rennes)–Le Manas (Le Mans)–Paryžius–Reimsas (Reims)–Mecas (Metz)–Sarbriukenas (Saarbrücken)–Manheimas (Mannheim)–Heilbronas (Heilbronn)–Niurnbergas (Nürnberg)–Rozvadovas (Rozvadov)–Pilzenas (Plzeň)–Praha–Jihlava–Brno–Trenčynas (Trenčín)–Prešovas (Prešov)–Košicė (Košice)–Vyšne Nemeckė (Vyšné Nemecké)–Užgorodas (Uzhgorod)–Mukačėvas (Mukačevo)

E 60 Brestas (Brest)–Nantas (Nantes)–Tūras (Tours)–Orleanas (Orléans)–Courteney–Bonas (Beaune)–Bezansonas (Besançon)–Belforas (Belfort)–Miulūzas (Mulhouse)–Bazelis (Basel)–Ciurichas (Zürich)–Vintertūras (Winterthur)–Sankt Galenas (St. Gallen)–Sankt Margrethenas (St. Margrethen)–Lauterachas (Lauterach)–Feldkirchas (Feldkirch)–Imstas (Imst)–Insbrukas (Innsbruck)–Verglis (Wörgl)–Rozenheimas (Rosenheim)–Zalcburgas (Salzburg)–Lincas (Linz)–Viena–Nikelsdoras (Nickelsdorf)–Mošonmadiarovaras (Mosonmagyaróvár)–Dėras (Győr)–Budapeštas–Piušpekladanis (Püspökladány)–Oradia

* Pakeičia II priedo tekstą, kuris yra dokumente ECE/TRANS/16.

(Oradea)–Klužas–Napoka (Cluj Napoca)–Turda–Tirgu Murešas (Tirgu-Murež)–Brašovas (Brašov)–Ploještis (Ploiești)–Bukareštas–Urzičenis (Urziceni) – Slobozija (Slobozia)–Hiršova (Hîrzoa)–Konstanca (Constanta)

E 70 La Korunija (La Coruña)–Ovjedas (Oviedo)–Bilbao–San Sebastjanas (San Sebastián)–Bordo (Bordeaux)–Klermon Feranas (Clermont-Ferrand)–Lionas (Lyon)–Šamberi (Chambéry)–Susa–Turinas (Torino)–Alesandrija (Alessandria)–Tortona–Breša (Brescia)–Verona–Mestrè (Venecija) [Mestre (Venezia)]–Palmanova–Triestas (Trieste)–Liubliana–Zagrebas–Džiakovas (Djakovo)–Belgradas–Vršacas (Vrsac)–Timišoara (Timișoara)–Karansabešas (Caransebeș)–Drobeta–Turnu Severanas (Drobeta Turnu Severan) –Krajoja (Craiova)–Piteštis (Pitești)–Bukareštas–Džurdžu (Giurgiu)–Rusė (Ruse)–Razgradas (Razgrad)–Šumenas (Choumen)–Varna ... Samsūnas (Samsun)–Ordu–Giresūnas (Giresun)–Trabzonas (Trabzon)

E 80 Lisabona–Santarenas (Santarem)–Leirija (Leiria)–Koimbra (Coimbra)–Aveiras (Aveiro) (Albergaria)–Vizeu (Viseu)–Gvarda (Guarda)–Vilar–Formosas (Formoso)–Salamanka (Salamanca)–Burgosas (Burgos)–San Sebastjanas (San Sebastián)–Pau–Tulūza (Toulouse)–Narbonas (Narbonne)–Nimas (Nîmes)–Provanso Eksas (Aix-en-Provence)–Nica (Nice)–Vintimiglia–Savona–Genuja (Genova)–Specija (La Spezia)–Migliarinas (Migliarino)–Livornas (Livorno)–Grosetas (Grosseto)–Roma–Peskara (Pescara) ... Dubrovnikas (Dubrovnik)–Petrovacas (Petrovac)–Podgorica–Priština–Nišas (Niš)–Dimitrovgradas (Dimitrovgrad)–Sofija–Plovdivas (Plovdiv)–Svilengradas (Svilengrad)–Edirnė (Edirne)–Babaeski–Silivri–Stambulas (Istanbul)–Izmyras (Izmir)–Adapazaris (Adapazar)–Bolu–Geredė (Gerede)–Ilgaz–Amasija (Amasya)–Niksaras (Niksar)–Refahiye–Erzindžanas (Erzincan)–Aškale (Askale)–Erzurumas (Erzurum)–Agras (Açrı)–Gürbulak–Iranas (Irano Islamo Respublika)

E 90 Lisabona–Montijas (Montijo)–Setubalis (Setúbal)–Evora–Kaja (Caia)–Badachosas (Badajoz)–Madridas–Saragosa (Zaragoza)–Lerida (Lérida)–Barselona (Barcelona)... Madzara del Valas (Mazara del Vallo)–Alkamas (Alcamo)–Palermas (Palermo)–Mesina (Buonfornello Messina) ... Kalabrijos Redžas (Reggio di Calabria)–Katancaras (Catanzaro)–Krotonė (Crotone)–Sibaris (Sibari)–Metapontas (Metaponto)–Tarantas (Taranto)–Brindizis (Brindisi) ... Igumenica (Igoumenitsa)–Joanina (Ioannina)–Kozanis (Kozani)–Salonikai (Thessaloniki)–Aleksandrupolis (Alexandroupoli)–Ipsala–Kešanas (Kesan)–Gelibolu ... Lapseki–Bursa–Eškišechyras (Eskişehir)–Sivrichisaras (Sivrihisar)–Ankara–Aksarajus (Aksaray)–Adana–Toprakalė (Toprakkale)–Gaziantepas (Gaziantep)–S. Urfa–Nusaibinas (Nusaybin)–Džizrė (Cizre)–Chabūras (Habur)–Irakas

b) Tarpiniai keliai

E 04 Helsingborgas (Helsingborg)–Jončiopingas (Jönköping)–Norčiopingas (Norrköping)–Sioderteljė (Södertälje)–Stokholmas–Sundsvallis (Sundsvall)–Umeo (Umeå)–Luleo (Luleå)–Haparanda–Tornio–Kemis (Kemi)

E 06 Treleborgas (Trelleborg)–Malmė (Malmö)–Halmstadas (Halmstad)–Geteborgas (Göteborg)–Oslas–Lilehameris (Lillehammer)–Trondheimas (Trondheim)–Narvikas (Narvik)–Olderfiordas (Olderfjord)–Karasjokas (Karasjok)–Kirkenesas (Kirkenes)

E 08 Tromsė (Tromsø)–Nordkjostbotnas (Nordkjostbotn)–Skibotnas (Skibotn)–Kilpisjarvis (Kilpisjärvi)–Tornė (Tornio)

- E 12 Mo i Rana–Umeo (Umeå) ... Vasa (Vaasa)–Tampere (Tampere)–Helsinki
- E 14 Trondheimas (Trondheim)–Storlien (Storlien)–Estersundas (Ostersund)–Sundsvallis (Sundsvall)
- E 16 Londonderis (Londonderry)–Belfastas (Belfast)... Glazgas (Glasgow)–Edinburgas (Edinburgh)... Bergen (Bergen)–Fagernes–Oslo
- E 18 Craigavon–Belfastas (Belfast)- Larnas (Larne) ... Stranreris (Stranraer)–Gretna–Karlailis (Carlisle)–Niukaslis (Newcastle) ... Kristiansanas (Kristiansand)–Oslo–Erebras (Erebra)–Arboga–Vesterosas (Västerås)–Stokholmas/Kapelskeris (Kapellskär) ... Mariehamnas (Mariehamn) ... Turku/Nantalis (Turku/Naantali)–Helsinki–Valima (Vaikka)–Sankt Peterburgas (St. Petersburg)
- E 22 Holihedas (Holyhead)–Česteris (Chester)–Voringtonas (Warrington)–Mančesteris (Manchester)–Lidsas (Leeds)–Donkasteris (Doncaster)–Imingamas (Immingham) ... Amsterdamas–Groningenas (Groningen)–Oldenburgas (Oldenburg)–Brėmenas (Bremen)–Hamburgas (Hamburg)–Liubekas (Lübeck)–Rostokas (Rostock)–Štralzundas (Stralsund)–Zasnicas (Sassnitz) ... Treleborgas (Trelleborg)–Malmė (Malmö)–Kalmaras (Kalmar)–Norčioingas (Norrköping)
- E 24 Birmingemas (Birmingham)–Kembridžas (Cambridge)–Ipsvičas (Ipswich)
- E 26 Hamburgas (Hamburg)–Berlynas
- E 28 Berlynas–Ščecinas (Szczecin)–Goleniovas (Goleniów)–Košalinas (Koszalin)–Gdanskas (Gdańsk)
- E 32 Kolčesteris (Colchester)–Harvičas (Harwich)
- E 34 Zebriugė (Zeebrugge)–Antverpenas (Antwerpen)–Eindhovenas (Eindhoven)–Venlas (Venlo)–Oberhauzenas (Oberhausen)–Dortmundas (Dortmund)–Bad Ojenhauzenas (Bad Oeynhausen)
- E 36 Berlynas–Liubenau (Lübbenau)–Kotbusas (Cottbus)–Legnica
- E 42 Diunkerkas (Dunkerque)–Lilis (Lille)–Monsas (Mons)–Šarlerua (Charleroi)–Namiūras (Namur)–Liežas (Liège)–Sen Vitas (St. Vith)–Vitlickas (Wittlich)–Bingen (Bingen)–Vysbadenas (Wiesbaden)–Frankfurtas prie Maino (Frankfurt am Main)–Ašafenburgas (Aschaffenburg)
- E 44 Havras (Le Havre)–Amjenas (Amiens)–Šarlevilis-Mezjeras (Charleville-Mézières)–Liuksemburgas–Tryras (Trier)–Koblencas (Koblenz)–Gysenas (Giessen)
- E 46 Šerbūras (Cherbourg)–Kanas (Caen)–Ruanas (Rouen)–Reimsas (Reims)–Šarlevilis-Mezjeras (Charleville-Mézières)–Liežas (Liège)
- E 48 Šveinfurtas (Schweinfurt)–Bairoitas (Bayreuth)–Marktedvicas (Marktedwitz)–Chebas (Cheb)–Karlovi Varai (Karlovy Vary)–Praha

- E 52 Strasbūras (Strasbourg)–Apenvejeris (Appenweier)–Karlsrūhė (Karlsruhe)–Štutgartas (Stuttgart)–Ulmas (Ulm)–Miunchenas (München)–Zalcburgas (Salzburg)
- E 54 Paryžius–Šamonas (Chaumont)–Miulūzas (Mulhouse)–Bazelis (Basel)–Valdshutas (Waldshut)–Lindau–Miunchenas (München)
- E 56 Niurnbergas (Nürnberg)–Rėgensburgas (Regensburg)–Pasau (Passau)–Velsas (Wels)–Sattledt
- E 58 Viena–Bratislava
- E 62 Nantas (Nantes)–Puatjė (Poitiers)–Makonas (Mācon)–Ženeva (Genėve)–Lozana (Lausanne)–Martinji (Martigny)–Sionas (Sion)–Simplonas (Simplon)–Gravellona Toce–Milanas (Milano)–Tortona–Genuja (Genova)
- E 64 Turinas (Torino)–Milanas (Milano)–Breša (Brescia)
- E 66 Forteca (Fortezza)–St. Candido–Špitalis (Spittal)–Filachas (Villach)–Klagenfurtas (Klagenfurt)–Gracas (Graz)–Vesprėmas (Veszprém)–Sėkešfehėrvaras (Székesfehérvár)
- E 68 Segedas (Szeged)–Aradas (Arad)–Deva–Sibiju (Sibiu)–Brašovas (Braşov)
- E 72 Bordo (Bordeaux)–Tulūza (Toulouse)
- E 74 Nica (Nice)–Kunėjas (Cuneo)–Astis (Asti)–Alesandrija (Alessandria)
- E 76 Migliarinas (Migliarino)–Florencija (Firenze)
- E 78 Grosetas (Grosseto)–Arecas (Arezzo)–Sansepolcro–Fanas (Fano)
- E 82 Portas (Porto)–Vila Realis (Vila Real)–Bragansa (Braganėa)–Samora (Zamora)–Tordesiljas (Tordesillas)
- E 84 Kešanas (Kesan)–Tekirdahas (Tekirdag)–Silivri
- E 86 Krystalopigi–Florina–Vevi–Yefira
- E 88 Ankara–Jozgatas (Yozgat)–Syvas (Sivas)–Refahiye
- E 92 Igumenica (Igoumenitsa)–Ioanina (Joannina)–Trikala–Volosas (Volos)
- E 94 Korintas (Corinthos)–Atėnai
- E 96 Izmyras (Izmir)–Ušakas (Usak)–Afjonas (Afyon)–Sivrichisaras (Sivrihisar)
- E 98 Topbogazi–Kirikhan–Reyhanli–Cilvegözü–Sirijos Arabų Respublika

2) Šiaurės–Pietų kryptis

a) ... keliai

- E 05 Grinokas (Greenock)–Glazgas (Glasgow)–Gretna–Karlailis (Carlisle)–Penritas (Penrith)–Prestonas (Preston)–Voringtonas (Warrington)–Birmingemas (Birmingham)–Nuibaris (Newbury)–Sauthamptonas (Southampton) ... Havras (Le Havre)–Paryžius–Orleanas (Orléans)–Tūras (Tours)–Puatjė (Poitiers)–Bordo (Bordeaux)–San Sebastjanas (San Sebastián)–Burgosas (Burgos)–Madridas–Kordoba (Córdoba)–Sevilija (Sevilla)–Kadisas (Cádiz)–Alchesyras (Algeciras)
- E 15 Invernesas (Inverness)–Pertas (Perth)–Edinburgas (Edinburgh)–Niukaslis (Newcastle)–Scotch-Corner–Donkasteris (Doncaster)–Londonas–Folkstonas (Folkestone)–Doveris (Dover) ... Kalė (Calais)–Paryžius–Lionas (Lyon)–Oranžas (Orange)–Narbonas (Narbonne)–Cherona (Gerona)–Barselona (Barcelona)–Taragona (Tarragona)–Kasteljon de la Plana (Castellón de la Plana)–Valensija (Valencia)–Alikantė (Alicante)–Mursija (Murcia)–Alchesyras (Algeciras)
- E 25 Huk van Holandas (Hoek van Holland)–Roterdamas (Rotterdam)–Gouda–Utrechtas (Utrecht)–Hertogenbosas ('s-Hertogenbosch)–Eindhovenas (Eindhoven)–Mastrichtas (Maastricht)–Liežas (Liège)–Bastonė (Bastogne)–Arlonas (Arlon)–Liuksemburgas–Mecas (Metz)–St. Avold–Strasbūras (Strasbourg)–Miulūzas (Mulhouse)–Bazelis (Basel)–Oltenas (Olten)–Bernas–Lozana (Lausanne)–Ženeva (Genève)–Monblanas (Mont-Blanc)–Aosta–Ivrėja (Ivrea)–Verčelis (Vercelli)–Alesandrija (Alessandria)–Genuja (Genova)
- E 35 Amsterdamas–Utrechtas (Utrecht)–Arnhemas (Arnhem)–Emmerich–Oberhauzenas (Oberhausen)–Kelnas (Köln)–Frankfurtas prie Maino (Frankfurt am Main)–Heidelbergas (Heidelberg)–Karlsrūhė (Karlsruhe)–Ofenburgas (Offenburg)–Bazelis (Basel)–Oltenas (Olten)–Liucerna (Luzern)–Altdorfas (Altdorf)–Sen Gotardas (S. Gottardo)–Belincona (Bellinzona)–Luganas (Lugano)–Chiasso–Komas (Como)–Milanas (Milano)–Pjačenca (Piacenza)–Parma–Modena–Florencija (Firenze)–Arecas (Arezzo)–Roma
- E 45 Geteborgas (Göteborg) ... Frederikshaunas (Frederikshavn)–Olborgas (Aalborg)–Orhusas (Århus)–Vailė (Vejle)–Koldingas (Kolding)–Frioslevas (Frøslev)–Flensburgas (Flensburg)–Hamburgas (Hamburg)–Hanoveris (Hannover)–Getingenas (Göttingen)–Kaselis (Kassel)–Fulda–Viurcburgas (Würzburg)–Niurnbergas (Nürnberg)–Miunchenas (München)–Rozenheimas (Rosenheim)–Verglis (Wörgl)–Insbrukas (Innsbruck)–Brenerio perėja (Brenner-Pass/Passo del Brennero)–Forteca (Fortezza)–Bolcanas (Bolzano)–Trentas (Trento)–Verona–Modena–Bolonė (Bologna)–Čezena (Cesena)–Perudžia (Perugia)–Fiano (Roma)–S. Cesareo (Roma)–Neapolis (Napoli)–Salernas (Salerno)–Sicignano–Kozenca (Cosenza)–Villa S. Giovanni ... Mesina (Messina)–Katanija (Catania)–Sirakūzai (Siracusa)–Džela (Gela)
- E 55 Helsingborgas (Helsingborg) ... Helsingioras (Helsingør)–Kopenhaga–Kiogė (Koge)–Vordingborgas (Vordingborg)–Farų–Niukiobing Falsteris (Nykøbing Falster)–Gedseris (Gedser) ... Rostokas (Rostock)–Berlynas–Liubenau (Lübbenau)–Drezdenas (Dresden)–Teplicė (Teplíce)–Praha–Taboras (Tábor)–Česke Budejovicai (Česke Budejovice)–Dolni Dvoržištai (Dolný Dvořítě)–Lincas (Linz)–Zalcburgas (Salzburg)–Filachas (Villach)–Tarvizijas (Tarvisio)–Udinė (Udine)–Palmanova–Mestre Venecija (Mestre Venezia)–Ravena (Ravenna)–Čezena (Cesena)–Riminis (Rimini)–Fanas (Fano)–Ankona (Ancona)–Peskara (Pescara)–Kanosa (Canosa)–Baris (Bari)–Brindizis (Brindisi) ... Igumenica

(Igoumenitsa)–Preveza–Mesolongis (Messolongi)–Rionas (Rion)–Patrai–Pirgas (Pyrgos)–Kalamata

E 65 Malmė (Malmö)–Istadas (Ystad) ... Svinouiscė (Świnoujście)–Volinas (Wolin)–Geleniovas (Goleniów)–Ščecinas (Szczecin)–Svebodzin (Świebodzin)–Jelenia Gura (Jelena-Góra)–Harrachov–Železný Brod–Turnovas (Turnov)–Mlada Boleslav (Mladý Boleslav)–Praha–Jihlava–Brno–Brzeclavas (Břeclav)–Bratislava–Raika (Rajka)–Mošonmadiarovaras (Mosonmagyaróvár)–Čorna (Csorna)–Sombathėjus (Szombathely)–Kermendas (Körmend)–Zalaegersegas (Zalaegerszeg)–Nadkaniža (Nagykanizsa)–Letenė (Letenye)–Zagreb (Zagreb)–Karlovac (Karlovac)–Rijeka–Splitas (Split)–Metkovićius (Metković)–Dubrovnikas (Dubrovnik)–Petrovacas (Petrovac)–Podgorica–Bielo Polė (Bijelo Polje)–Skopjė–Kičėvas (Kicevo)–Ochridas (Ohrid)–Bitola (Bitolj)–Niki–Vėvi–Kozanis (Kozani)–Larisa (Lırissa)–Domokas (Domokos)–Lamija (Lamia)–Brallos–Itėa–Antirrion ... Rionas (Rion)–Egion–Korintas (Korinthos)–Tripolis (Tripoli)–Kalamata ... Kisamas (Kissamos)–Chanija (Chania)

E 75 Vardų–Utsjokis (Utsjoki)–Ivalas (Ivalo)–Sodankiulė (Sodankylä)–Rovaniemis (Rovaniemi)–Kemis (Kemi)–Oulu–Juveskiulė (Jyväskylä)–Lahtis (Lahti)–Helsinki ... Gdanskas (Gdańsk)–Sveciai (Świecie)–Krasnevicai (Krośniewice)–Łodzė (Łódź)–Tribunolo Petrakavas (Piotrków Trybunalski)–Katovica (Katowice)–Č. Češin (Č. Těšín)–Žilina–Bratislava–Dėras (Győr)–Budapeštas–Segėdas (Szeged)–Belgradas–Nišas (Niš)–Kumanovas (Kumanovo)–Skopjė–Gevgelija–Evzoni–Salonikai (Thessaloniki)–Larisa (Lırissa)–Almyras (Almyros)–Lamija (Lamia)–Atėnai ... Chanija (Chania)–Iraklionas (Iraklion)–Ajos Nikolajas (Agios Nikolaos)–Sitija (Sitia)

E 85 Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda (Lida)–Slonimas (Slonim)–Kobrin (Kobrin)–Luckas (Luck)–Černovica (Černovcy)–Siretas (Siret)–Sučava (Suceava)–Romanas (Roman)–Bakeu (Bačau)–Merešeštis (Măreșești)–Buzėu (Buzău)–Urzičėnis (Urziceni)–Bukareštas–Džurdžus (Giurgiu)–Rusė (Ruse)–Biala (Bjala)–Veliko Tarnovas (Veliko Tarnovo)–Stara Zagora–Chaskovas (Haskovo)–Svilengradas (Svilengrad)–Ormenio–Kastanies–Didimotichonas (Didymoteicho)–Aleksandrupolis (Alexandroupoli)

E 95 Sankt Peterburgas (Sankt Petersburg)–Pskovas (Pskov)–Gomelis (Gomel)–Kijėvas–Odesa (Odessa) ... Samsūnas (Samsun)–Merzifon

E 105 Kirkenesas (Kirkenes)–Murmanskas (Murmansk)–Petrozavodskas (Petrozavodsk)–Sankt Peterburgas (Sankt Petersburg)–Maskva–Oriolas (Orel)–Charkovas (Kharkov)–Simferopolis (Simferopol)–Alušta (Alushta)–Jalta (Yalta)

E 115 Maskva–Rostovas prie Dono (Rostov nı Donu)–Stavropolis (Stavropol)–Machačkala (Makhachkala)–Baku–Iranas

b) Tarpiniai keliai

E 01 Larnas (Larne)–Belfastas (Belfast)–Dublinas–Veksfordas (Wexford)–Rosleris (Rosslare) ... La Korunija (La Coruña)–Pontevedra–Valensa (Valenēa)–Portas (Porto)–Aveiras (Aveiro) (Albergaria)–Koimbra (Coimbra)–Lisabona–Setubalis (Setúbal)–Faras (Faro)–Vila Real de Santo Antonijus (Villa Real de Santo António)–Huelva (Huelva)–Aeville

E 03 Šerbūras (Cherbourg)–Renas (Rennes)–Nantas (Nantes)–La Rošelė (La Rochelle)

- E 07 Pau–Jaēa–Hueska (Huesca)–Saragosa (Zaragosa)
- E 09 Orleanas (Orléans)–Limožas (Limoges)–Tulūza (Toulouse)–Barselona (Barcelona)
- E 11 Vierzonas (Vierzon)–Monliusonas (Montluēon)–Klermon Feranas (Clermont Ferrand)–Monpeljē (Montpellier)
- E 13 Donkasteris (Doncaster)–Šefildas (Sheffield)–Notingamas (Nottingham)–Leicesteris (Leicester)–Northamptonas (Northampton)–Londonas
- E 17 Antverpenas (Antwerpen)–Gentas (Gent)–Kortreikas (Kortrijk)–Kambrē (Cambrai)–Reimsas (Reims)–Bonas (Beaune)
- E 19 Amsterdamas–Haga (Den Haag)–Roterdamas (Rotterdam)–Breda–Antverpenas (Antwerpen)–Briuselis–Monsas (Mons)–Valensjenas (Valenciennes)–Paryžius
- E 21 Mecas (Metz)–Nansi (Nancy)–Dižonas (Dijon)–Ženeva (Genève)
- E 23 Mecas (Metz)–Nansi (Nancy)–Bezansonas (Besançon)–Valorbas (Vallorbe)–Lozana (Lausanne)
- E 27 Belforas (Belfort)–Bernas–Martinji (Martigny)–Grand Sen Bernaras (Grand-Saint-Bernard)–Aosta
- E 29 Kelnas (Köln)–Liuksemburgas–Sarbriukenas (Saarbrücken)–Saržeminas (E 25 Strasbūras) [Sarreguemines (E 25 Strasbourg)]
- E 31 Roterdamas (Rotterdam)–Gorinchemas (Gorinchem)–Neimegenas (Nijmegen)–Gochas (Goch)–Krefeldas (Krefeld)–Kelnas (Köln)–Koblencas (Koblenz)–Bingenas (Bingen)–Liudvigshafenas (Ludwigshafen)
- E 33 Parma–Specija (La Spezia)
- E 37 Brēmenas (Bremen)–Osnabriukas (Osnabrück)–Dortmundas (Dortmund)–Kelnas (Köln)
- E 39 Trondheimas (Trondheim)–Olesūnas (Ålesund)–Bergenā (Bergen)–Stavangeris (Stavanger)–Kristiansanas (Kristiansand) ... Hirtshalsas (Hirtshals)–Joringas (Hjørring)–Niorē (Nørre)–Sunbis (Sundby)–Olborgas (Aalborg)
- E 41 Dortmundas (Dortmund)–Gysenas (Giessen)–Ašafenburgas (Aschaffenburg)–Viurburgas (Würzburg)–Štutgartas (Stuttgart)–Šafhauzenas (Schaffhausen)–Vintertūras (Winterthur)–Ciurichas (Zürich)–Altdorfas (Altdorf)
- E 43 Viurburgas (Würzburg)–Ulmas (Ulm)–Lindau–Brēģencas (Bregenz)–Sankt Margrethenas (St. Margrethen)–Buksas (Buchs)–Kūras (Chur)–S. Bernardino–Belincona (Bellinzona)
- E 47 Helsingborgas (Helsingborg) ... Helsingioras (Helsingør)–Kopenhaga–Kiogē (Køge)–Vordingborgas (Vordingborg)–Farū–Rodbis (Rodby) ... Liubekas (Lübeck)

- E 49 Magdeburgas (Magdeburg)–Halė (Halle)–Plauenas (Plauen)–Šenbergas (Schönberg)–Voitanovas (Vojtanov)–Karlovi Varai (Karlovy Vary)–Pilzenas (Plze×)–Česke Budejovici (České Budějovice)–Tršebonė (Třebo×)–Halimky–Viena
- E 51 Berlynas–Leipcigas (Leipzig)–Gėra (Gera)–Hiršbergas (Hirschberg)–Hofas (Hof)–Bairoitas (Bayreuth)–Niurnbergas (Nürnberg)
- E 53 Pilzenas (Plze×)–Bajeris (Bayer)–Eizenšteinas (Eisenstein)–Degendorfas (Deggendorf)–Miunchenas (München)
- E 57 Sattledt–Liezen–Sant Michaelis (St. Michael)–Gracas (Graz)–Mariboras (Maribor)–Liubliana
- E 59 Praha–Jihlava–Viena–Gracas (Graz)–Špilfeldas (Spielfeld)–Mariboras (Maribor)–Zagrebas
- E 61 Filachas (Villach)–Karawanken Tunnel/Predor Karavanke–Naklo–Liubliana–Triestas (Trieste)–Rijeka
- E 63 Sodankiulė (Sodankylä)–Kemijarvis (Kemijärvi)–Kusamo (Kuusamo)–Kajanis (Kajaani)–Kuopijo (Kuopio)–Juveskiulė (Jyväskylä)–Tampere (Tampere)–Turku
- E 67 Helsinkis–Talinas–Ryga–Panevėžys–Kaunas–Varšuva–Tribunolo Petrakavas (Piotrków Trybunalski)–Vroclavas (Wrocław)–Kłodzkas (Kłodzko)–Belovesas (Běloves)–Nachodas (Náchod)–Hradec Kralovė (Hradec Kralové)–Praha
- E 69 Nordkapas (Nordkapp)–Olderfjordas (Olderfjord)
- E 71 Košicė (Košice)–Miškolcas (Miskolc)–Budapeštas–Balatonaliga–Nadkaniža (Nagykanizsa)–Zagrebas–Karlovacas (Karlovac)–Bichačas (Bihač)–Kninas (Knin)–Splitas (Split)
- E 73 Budapeštas–Seksardas (Szekszárd)–Mohačas (Mohács)–Osijekas (Osijek)–Džakovas (Djakovo)–Samakas (Samak)–Zenica–Mostaras (Mostar)–Metkovičius (Metković)
- E 77 Gdanskas (Gdańsk)–Elbliongas (Elbląg)–Varšuva–Radomas (Radom)–Krokuva (Kraków)–Trstena (Trstenj)–Ružomberokas (Ružomberok)–Zvolenas (Zvolen)–Budapeštas
- E 79 Oradia (Oradea)–Bejušas (Beius)–Deva–Petrošanis (Petrosani)–Tirgu Žiju (Tirgu Jiu)–Krajova (Craiova)–Kalafatas (Calafat) ... Vidinas (Vidin)–Vraca–Botevgradas (Botevgrad)–Sofija–Blagojevgradas (Blagojevgrad)–Serai–Salonikai (Thessaloniki)
- E 81 Halmėjus (Halmeu)–Satu Marė (Satu Mare)–Zalėjus (Zalău)–Klužas- Napoka (Cluj Napoca)–Turda–Sebešas (Sebež)–Sibiju (Sibiu)–Piteštis (Pitești)
- E 83 Biala (Bjala)–Plevenas (Pleven)–Jablanica–Botevgradas (Botevgrad)–Sofija

- E 87 Tulčia (Tulcea)–Konstanca (Constanta)–Varna–Burgasas (Burgas)–Mičiurinas (Mičurin)–Malko Tarnovas (Malko Tarnavo)–Dereköy–Kirkklarelis (Kirkklareli)–Babaeski–Havza–Kešanas (Kežan)–Gelibolu–Eceabat ... Čanakalė (Ėanakkale)–Aivalikas (Ayvalik)–Izmyras (Izmir)–Selčukas (Selėuk)–Aidinas (Aydin)–Denizlis (Denizli)–Acipajamas (Acipayam)–Korkutelis (Korkuteli)–Antalija (Antalya)
- E 89 Geredė (Gerede)–Kizildžachamamas (Kizilcahamam)–Ankara
- E 91 Toprakalė (Toprakkale)–Iskenderūnas (Iskenderun)–TopboČazi–Antakija (Antakya)–YayladaČ–Sirijos Arabų Respublika
- E 97 Rostovas prie Dono (Rostov nį Donu)–Krasnodaras (Krasnodar)–Novorosijskas (Novorossijsk)–Sočis (Sochi)–Batumis (Batumi)–Trabzonas (Trabzon)–Giumiušchanė (Gümüşhane)–Aškalė (Askale)
- E 99 DoČubeyazit–Muradijė (Muradiye)–Bitlis–Dijarbakyras (Diyarbakir)–S. Urfa
- B. Atšakos ir jungiamieji keliai
- E 134 Haugesūnas (Haugesund)–Haukeligrendas (Haukeligrend)–Dramenas (Drammen)
- E 136 Olesūnas (Ålesund)–Ondalsnesas (Andalsnes)–Dombosas (Dombås)
- E 201 Korkas (Cork)–Port Lyšė (Portlaoise)
- E 231 Amsterdamas–Amersfortas (Amersfoort)
- E 232 Amersfortas (Amersfoort)–Hogevenas (Hoogeveen)–Groningenas (Groningen)
- E 233 Hogevenas (Hoogeveen)–Haseliunė (Haselüne)–Klopenburgas (Cloppenburg)–Brėmenas (Bremen)
- E 234 Kukshafenas (Cuxhaven)–Brėmerhafenas (Bremerhaven)–Brėmenas (Bremen)–Valsrodė (Walsrode)
- E 251 Zasnicas (Sassnitz)–Štralzundas (Stralsund)–Noibrandenburgas (Neubrandenburg)–Berlynas
- E 261 Svecai (Świecie)–Poznanė (Poznań)–Vroclavas (Wrocław)
- E 271 Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Minskas–Gomelis (Gomel)
- E 272 Klaipėda–Palanga–Šiauliai–Panevėžys–Ukmergė–Vilnius
- E 311 Breda–Gorinchemas (Gorinchem)–Utrechtas (Utrecht)
- E 312 Vlisingenas (Vlissingen)–Breda–Eindhovenas (Eindhoven)
- E 313 Antverpenas (Antwerpen)–Liežas (Liège)

- E 314 Levenas (Leuven)–Haseltas (Hasselt)–Herlenas (Heerlen)–Achenas (Aachen)
- E 371 Dortmundas (Dortmund)–Kaselis (Kassel)
- E 371 Radomas (Radom)–Žešovas (Rzeszów)–Barvinekas (Barwinek)–Vyšni Komarnikas (Vyšňž Komarník)–Svidnikas (Svidník)–Prešovas (Prešov)
- E 372 Varšuva–Liublinas (Lublin)–Lvovas (Lvov)
- E 373 Liublinas (Lublin)–Kovelis (Kovel)–Rovnas (Rovno)
- E 381 Kijėvas–Oriolas (Orel)
- E 401 Sen Brijė (St. Brieuc)–Kanas (Caen)
- E 402 Kalė (Calais)–Ruanas (Rouen)–Le Manas (Le Mans)
- E 403 Zėbriugė (Zeebrugge)–Briugė (Brugge)–Kortreikas (Kortrijk)–Turnė (Tournai)
- E 404 Jabbeke–Zėbriugė (Zeebrugge)
- E 411 Briuselis–Namiūras (Namur)–Arlonas (Arlon)–Longvis (Longwy)–Mecas (Metz)
- E 420 Nivelles–Šarlerua (Charleroi)–Reimsas (Reims)
- E 421 Achenas (Aachen)–Sen Vitas (St. Vith)–Liuksemburgas
- E 422 Tryras (Trier)–Sarbriukenas (Saarbrücken)
- E 429 Turnė (Tournai)–Halė (Halle)
- E 441 Chemnicas (Chemnitz)–Plauenas (Plauen)
- E 442 Karlovi Varai (Karlový Vary)–Teplicė (Teplice)–Turnovas (Turnov)–Hradec Kralovė (Hradec Králové)–Olomoucas (Olomouc)–Žilina
- E 451 Gysėnas (Giessen)–Frankfurtas prie Maino (Frankfurt am Main)–Manheimas (Mannheim)
- E 461 Svitavai (Svitavy)–Brno–Viena
- E 462 Brno–Olomoucas (Olomouc)–Česki Tešynas (Česky Těšín)–Krokuva (Kraków)
- E 471 Mukačėvas (Mukačevo)–Lvovas (Lvov)
- E 501 Le Manas (Le Mans)–Anžė (Angers)
- E 502 Le Manas (Le Mans)–Tūras (Tours)
- E 511 Courtenay (A6)–Trua (Troyes)

- E 512 Remiremont – Miulūzas (Mulhouse)
- E 531 Ofenburgas (Offenburg)–Donauešingenas (Donaueschingen)
- E 532 Memingenas (Memmingen)–Fiusenas (Füssen)
- E 533 Miunchenas (München)–Garmiš Partenkirchenas (Garmisch-Partenkirchen)–Mitenvaldas (Mitenwald)–Seefeld–Insbrukas (Innsbruck)
- E 551 Česke Budejovica (Česke Budejovice)–Humpolecas (Humpolec)
- E 552 Miunchenas (München)–Braunau–Velsas (Wels)–Lincas (Linz)
- E 571 Bratislava–Zvolenas (Zvolen)–Košicė (Košice)
- E 572 Trenčynas (Trencin)–Žiaras prie Hrono (Žiar nad Hronom)
- E 573 Piušpekladaniš (Püspökladány)–Niredhaza (Nyiregyháza)–Čiopas (Tchop)–Užgorodas (Uzhgorod)
- E 574 Bakeu (Bacău)–Brašovass (Braşov)–Piteštis (Piteşti)
- E 575 Bratislava–Dunajska Streda (Dunajská Streda)–Medvedovas (Medvedov)–Vimószabadi–Dėras (Győr)
- E 576 Klužas-Napoka (Cluj Napoca)–Dežas (Dej)–Bistrica (Bistriţa)–Sučava (Suceava)
- E 581 Merešeštis (Măreşeuţi)–Tekučis (Tecuci)–Albita–Leušenis (Leucheni)–Kišiniovas–Odesa (Odessa)
- E 583 Romanas (Roman)–Jasai (Iassy)–Sculeni
- E 601 Nioras (Niort (A10))–La Rošelis (La Rochelle)
- E 602 La Rošelis (La Rochelle)–Saintes
- E 603 Saintes–Angulemas (Angoulême)–Limožas (Limoges)
- E 604 Tūras (Tours)–Vierzonas (Vierzon)
- E 606 Angulemas (Angoulême)–Bordo (Bordeaux)
- E 607 Digoin–Šalonnas prie Sonos (Chalon-sur-Saône)
- E 611 Lionas (Lyon)–Pont d’Ain
- E 612 Ivėreja (Ivrea)–Turinas (Torino)
- E 641 Verglis (Wörgl)–St. Johann–Lofer–Zalcburgas (Salzburg)

- E 651 Altenmarktas (Altenmarkt)–Liezen
- E 652 Klagenfurtas (Klagenfurt)–Loibl Pass–Naklo
- E 661 Balatonkerešturas (Balatonkeresztúr)–Nadiatadas (Nagyatád)–Barčas (Barcs)–Virovitica–Okučani–Banja Luka (Banja Luka)–Jaicè (Jajce)–Doni Vakufas (Donji Vakuf)–Zenica
- E 662 Subotica–Somboras (Sombor)–Osijekas (Osijek)
- E 671 Timišoara (Timisoara)–Aradas (Arad)–Oradia (Oradea)
- E 673 Lugožas (Lugoj)–Deva
- E 711 Lionas (Lyon)–Grenoblis (Grenoble)
- E 712 Ženeva (Genève)–Šamberi (Chambéry)–Marselis (Marseille)
- E 713 Valansas (Valence)–Grenoblis (Grenoble)
- E 714 Oranžas (Orange)–Marselis (Marseille)
- E 717 Turinas (Torino)–Savona
- E 751 Rijeka–Pula–Koperis (Koper)
- E 761 Bichačas (Bihać)–Jaicè (Jajce)–Doni Vakufas (Donji Vakuf)–Zenica–Sarajevas–Užicè (Užice)–Čačakas (Čačak)–Kralevas (Kraljevo)–Kruševacas (Kruševac)–Pojatè (Požate)–Paračinas (Paraćin)–Zaječaras (Zajčar)
- E 762 Sarajevas–Podgorica–Albanijos siena (Frontière albanaise)
- E 763 Belgradas–Čačakas (Čačak)–Nova Varošas (Nova Varos)–Bielo Polè (Bijelo Polje)
- E 771 Drobeta–Turnu Severinas (Drobeta Turnu Severin)–Nišas (Niš)
- E 772 Jablanica–Veliko Tirnovas (Veliko Tŕnovo)–Šumenas (Choumen)
- E 773 Popovica–Stara Zagora–Burgasas (Burgas)
- E 801 Koimbra (Coimbra)–Vizeu (Viseu)–Vila Realis (Vila Real)–Šavis (Chaves)–Verin
- E 802 Bragansa (Bragança)–Gvarda (Guarda)–Kastelo Brankas (Castelo Branco)–Portalegrè (Portalegre)–Evora–Beža (Beja)–Ourique
- E 803 Salamanka (Salamanca)–Merida–Sevilija (Sevilla)
- E 804 Bilbao–Logronjas (Logroño)–Saragosa (Zaragoza)
- E 805 Famalicão–Šavis (Chaves)

- E 806 Torres Novas–Abrantis (Abrantes)–Kastelo Brankas (Castelo Branco)–Gvarda (Guarda)
- E 821 Roma–San Cesareo
- E 841 Avelinas (Avellino)–Salernas (Salerno)
- E 842 Neapolis (Napoli)–Avelinas (Avellino)–Beneventas (Benevento)–Kanosas (Canosa)
- E 843 Baris (Bari)–Tarantas (Taranto)
- E 844 Spezzano Albanese–Sibaris (Sibari)
- E 846 Kozenca (Cosenza)–Krotonè (Crotone)
- E 847 Sicignano–Potenca (Potenza)–Metapono
- E 848 S. Eufemiu–Katancaras (Catanzaro)
- E 851 Petrovacas (Petrovac)–(Albanija) (Albanie)–Prizrenas (Prizren)–Priština
- E 852 Ochridas (Ohrid)–Albanijos siena
- E 853 Joanina (Ioannina)–Albanijos siena
- E 871 Sofija–Kiustendilas (Kjustendil)–Kumanovas (Kumanovo)
- E 901 Madridas–Valensija (Valencia)
- E 902 Chaenas (Jaén)–Granada–Malaga (Málaga)
- E 931 Madzara del Valas (Mazara del Vallo)–Gela
- E 932 Buonfornello–Ena (Enna)–Katanija (Catania)
- E 933 Alkamas (Alcamo)–Trapanis (Trapani)
- E 951 Joanina (Joannina)–Arta–Agrinionas (Agrinion)–Mesolongis (Massalongi)
- E 952 Aktio–Vonika (Vonitsa)–Amfilochia–Karpenisi–Lamija (Lamia)
- E 961 Tripolis (Tripoli)–Sparta (Sparti)–Gythio
- E 962 Elefsina–Thiva
-

II PRIEDAS*

SĄLYGOS, KURIAS TURĖTŲ ATITIKTI SVARBIAUSI TARPTAUTINIAI KELIAI

TURINYS

I. BENDROSIOS PASTABOS

II. TARPTAUTINIŲ KELIŲ KLASIFIKAVIMAS

III. GEOMETRINĖS CHARAKTERISTIKOS

1. Bendrosios nuostatos
2. Horizontalioji ir vertikalioji projekcija
 - 2.1. Pagrindiniai parametrai
 - 2.2. Matomumo sąlygos
3. Skersinis kelio atkarpos profilis
 - 3.1. Eismo juostų skaičius ir plotis
 - 3.2. Kelkraščiai
 - 3.3. Skiriamoji juosta
 - 3.4. Skersinis nuolydis
4. Tarpas tarp kelio ir virš jo esančių statinių
5. Sankryžos
 - 5.1. Sankryžos tipo parinkimas
 - 5.2. Vieno lygio sankryžų išdėstymas
 - 5.3. Skirtingo lygio sankryžos
 - 5.3.1. Bendrosios nuostatos
 - 5.3.2. Geometrinės charakteristikos
6. Lėtėjimo ir greitėjimo juostos
7. Susikirtimas su geležinkelio linijomis

IV. KELIO ĮRENGINIAI

1. Bendrosios nuostatos
2. Vertikalieji ženklai ir kelių ženklinimas
 - 2.1. Bendrieji vertikaliųjų ženklų ir kelių ženklinimo ypatumai
 - 2.2. Kelių ženklinimas
 - 2.3. Vertikalieji ženklai
 - 2.4. Kelio darbus ir ypatingas situacijas žymintys ženklai
3. Įrenginiai ir eismo dalyviams teikiamos paslaugos
 - 3.1. Aptvėrimai
 - 3.2. Signaliniai stulpai
 - 3.3. Akinančios šviesos slopinimo įrenginiai
 - 3.4. Priverstinio sustojimo aikštelės
4. Eismo reguliavimas ir informacija eismo dalyviams
 - 4.1. Šviesoforo signalai
 - 4.2. Kintamos informacijos ženklai
 - 4.3. Avarinio ryšio sistemos
 - 4.4. Informacija eismo dalyviams
5. Kelio apšvietimas
6. Papildomi įrenginiai
 - 6.1. Pėsčiųjų ir dviratininkų saugumas
 - 6.2. Neįgalių asmenų apsauga

* Pakeičia II priedo tekstą, kuris yra dokumente ECE/TRANS/16.

- 6.3. Apsauga nuo gyvūnų
- 7. Aptarnavimo įrenginiai
 - 7.1. Poilsio aikštelės
 - 7.2. Paslaugų vietos
 - 7.3. Kelių mokesčių rinkimo punktai
 - 7.4. Pasienio postai
- V. APLINKA IR KRAŠTOVAIZDIS
 - 1. Bendrosios pastabos
 - 2. Kelių integravimas į aplinką
 - 3. Aplinkos poveikis eismo dalyviams
- VI. KELIŲ PRIEŽIŪRA
 - 1. Bendrosios nuostatos
 - 2. Kelių priežiūros valdymas
 - 3. Specifiniai priežiūros aspektai

SĄLYGOS, KURIAS TURĖTŲ ATITIKTI SVARBIAUSI TARPTAUTINIAI KELIAI

I. BENDROSIOS PASTABOS

Pagrindinius svarbiausių tarptautinių automobilių kelių (toliau – tarptautiniai keliai) tiesimo, tobulinimo, įrengimo ir priežiūros ypatumus apibūdina toliau išdėstytos nuostatos, kurios pagrįstos šiuolaikinėmis kelių tiesimo technologijos koncepcijomis. Jos netaikomos gyvenvietėse. Jei gyvenvietės sudaro kliūtį ar kelia pavojų, jos yra aplenkiamos.

Šio priedo nuostatose atsižvelgiama į įvairius remiantis ekonominiu įvertinimu taikomus kriterijus, įskaitant eismo saugą, aplinkos apsaugą, eismo srautų sklandumą bei eismo dalyvių patogumą.

Šalys privalo dėti visas įmanomas pastangas, kad šių nuostatų būtų laikomasi ir tiesiant naujus kelius, ir atnaujinant esamus.

II. TARPTAUTINIŲ KELIŲ KLASIFIKAVIMAS

Tarptautiniai keliai yra skirstomi taip:

1. Automagistralės

Automagistralė – tai specialiai motorinių transporto priemonių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, kuris nėra skirtas įvažiuoti į šalia esančias teritorijas ir iš jų išvažiuoti ir kuris:

- i) turi, išskyrus tam tikras vietas ar laikinus atvejus, atskiras dviejų krypčių eismo važiuojamąsias dalis, viena nuo kitos atskirtas transporto priemonėms važiuoti nenumatyta skiriamąja juosta ar išimtiniais atvejais kitomis priemonėmis;
- ii) tame pačiame aukštyje nekerta jokio automobilių kelio, geležinkelio ar tramvajaus bėgių ar pėsčiųjų tako; ir
- iii) pažymėtas specialiu automagistralės ženklu.

2. Greitkeliai

Greitkelis yra motorinių transporto priemonių eismui skirtas kelias, į kurį įvažiuojama tik per skirtingo lygio ar reguliuojamas sankryžas ir kurių važiuojamoje dalyje (ar dalyse), be kita ko, draudžiama sustoti ir stovėti.

3. Paprasti keliai

Paprastas kelias yra skiriamas visų kategorijų eismo dalyviams ir transporto priemonėms. Jis gali turėti vieną ar kelias atskiras važiuojamąsias dalis.

Tarptautiniais keliais pirmiausia turėtų būti automagistralės arba greitkeliai.

III. GEOMETRINĖS CHARAKTERISTIKOS

III.1. Bendrosios nuostatos

Geometrinės charakteristikos parenkamos taip, kad atsižvelgiant į kelio paskirtį ir įprastą vairuotojų elgseną visiems eismo dalyviams būtų sudarytos deramos saugumo ir sklandaus eismo sąlygos, kad būtų kuo mažesni transporto kamščiai.

Bendrosios projektavimo taisyklės taikomos tiek tiesiant naujus kelius, tiek atnaujinant esamą kelių tinklą. Pastaruoju atveju siekiant išsaugoti trasos nuoseklumą, atsižvelgiama į ypatingus suvaržymus ir situacijas, o pagrindinės taisyklės taikomos lanksčiai. Tokiu atveju mažiau svarbiais galima laikyti kai kuriuos pagrindinius parametrus, kai saugumo sumetimais gerinama trasos kokybė ir tai, kaip vairuotojas visa tai suvokia (kelio „skaitomumas“).

Kelias tobulinamas ypač atidžiai, kad kiekviename darbų etape būtų atsižvelgta į bendrą trasos nuoseklumą (pereinamųjų ruožų svarba).

Kai automagistralė ar kelias važiuojamąsias dalis turintis kelias tiesiami etapais, kai iš pradžių numatoma pradėti eksploatuoti tik vieną dviejų eismo krypčių važiuojamąją dalį, projektuojant pirmąjį darbų etapą reikėtų pasirūpinti, kad eismo dalyviai aiškiai suvoktų, jog tai dviejų eismo krypčių kelias ir kad kaip toks jis galėtų funkcionuoti; tai reiškia, kad abiem kryptimis didesnėje trasos dalyje reikia užtikrinti matomumą lenkiant ir pagal galimybes uždengti įrengimus, kurie pagal pirminę paskirtį bus naudojami tik užbaigus darbus.

Projektuojamo kelio parametrai ir matmenys priklauso nuo pasirinktos kelio kategorijos, o pastarąją lemia kelio funkcijos, vieta (topografija, žemėvalda ir pan.) bei bendrasis techninis ir ekonominis kontekstas. Parenkant kelio kategoriją atsižvelgiama į:

vidinį kelio tiesimo ypatumų nuoseklumą (vienarūšiškumą);

kelio nuoseklumą, kaip tai supranta eismo dalyviai.

Po to galima nuosekliai apibrėžti bendrąjį požiūrį į aptariamo kelio (ar jo atkarpos) plėtrą ir atitinkamai apsispręsti dėl visų projekto elementų (kelio geometrijos, ženklų ir įrenginių bei sankryžų).

Kiekviena kelio kategorija siejama su konkrečiomis projekcinio greičio ribomis.

Projektinis greitis yra greitis, kuris projektuojant tobulinamą ar tiesiamą kelią pasirenkamas ir lemia kelio geometrinės charakteristikas, leidžiančias atskiroms transporto priemonėms tokiu greičiu saugiai važiuoti.

Rekomenduojamos šios projekcinio greičio (km/h) ribos važiuojant tarptautiniais automobilių keliais:

Automagistralės	x	80	100	120	140
Greitkeliai	60	80	100	120	x
Paprasti keliai	60	80	100	x	x

Jeigu važiuojamosios dalys nėra atskirtos bei sankryžų išdėstymas neatitinka reikalavimų, nereikėtų rinktis projekcinio greičio, viršijančio 100 km/h.

Mažiausias projektinis greitis (60 km/h – jei tai paprastas kelias, arba 80 km/h – jei tai automagistralė) turėtų būti taikomas tik labai neilgose atkarpose.

Projektinį greitį galima sumažinti ypatingais atvejais riboto ilgio kelio atkarpose ir kai topografinės bei kitos sąlygos yra sudėtingos. Vienoki projektinį greitį keisti kitokiu reikėtų laipsniškai, taip, kad tokius pakeitimus lengvai galėtų numatyti vairuotojas.

Projektinio greičio sąvoka gali būti netaikoma tam tikriems keliams, kurių topografinė padėtis yra sudėtinga.

Tarptautiniams automobilių keliams būdingos vienodos pakankamai ilgų kelio atkarpų charakteristikos. Kelio kategorija keičiama ten, kur tai yra pakankamai aišku eismo dalyviams (artėjant prie gyvenviečių, keičiantis topografijai, artėjant prie skirtingo lygio sankryžų), ir ypatingas dėmesys skiriamas pereinamosioms zonoms.

Be to, svarbu patikrinti, kad visur kelias atitiktų minimalias saugumo sąlygas atsižvelgiant į tikrąjį daugelio eismo dalyvių greitį, į bendrą trasos konfigūraciją ir galiojančias kelių eismo taisykles.

Tarptautiniai keliai skiriami automobilių eismui laikantis kiekvienoje konkrečioje šalyje nustatytų taisyklių dėl transporto priemonių gabaritų, bendrosios masės ir ašies apkrovos.

III.2. Horizontalioji ir vertikalioji projekcija

III.2.1. Pagrindiniai parametrai

Horizontaliosios ir vertikaliosios projekcijų santykis turi būti toks, kad vairuotojas kelių suvoktų kaip nenutrūkstančią trasą, kad jis leistų vairuotojui numatyti manevrus ir aiškiai matyti rizikingas vietas, ypač sankryžas bei įvažas ir nuovažas skirtingo lygio sankryžose.

Horizontaliosios ir vertikaliosios projekcijų matmenų taisyklės pagrįstos daugumai eismo dalyvių įprastais eismo inžineriniais parametrais (reakcijos laiku, trinties koeficientais, kliūtis aukščiu ir t. t.).

Rekomenduojami minimalūs horizontaliosios ir vertikaliosios projekcijų matmenys pateikiami šioje lentelėje:

Kategorija (projektinis greitis)		60	80	100	120	140
Minimalūs spinduliai plokštumoje		120	240	425	650	1 000
(atitinkantys 7% maksimalų skersinį viražo nuolydį)						
Maksimalus nuolydžio kampas (procentais)		8	7	6	5	4
Minimalūs spinduliai aukščiausiam vertikaliosios	vienos eismo krypties važiuojamoji dalis	1 500	3 000	6 000	10 000	18 000
projekcijos taške (m)	dvių eismo krypčių važiuojamoji dalis	1 600	4 500	10 000	-	-
Minimalūs spinduliai žemiausiam		1 500	2 000	3 000	4 200	6 000
vertikaliosios projekcijos taške						

Minimalaus dydžio vertikaliosios projekcijos spindulių vengiama artėjant prie rizikingų vietų (paprastų ir skirtingo lygio sankryžų, prievažų, įvažiavimų į gyvenvietes ir t. t.).

Išilginio šlaito ir skersinio viražo nuolydžio kampas neturi būti didesnis kaip 10%.

Jeigu įmanoma, horizontaliosios projekcijos kreivės yra laipsniškai išlinkusios (nestaigaus išlinkimo).

III.2.2. Matomumo sąlygos

Visame kelyje matomumas turi būti bent toks, kad būtų galima sustoti prieš kliūtį.

Minimalūs dydžiai, kuriais reikėtų vadovautis, pateikiami lentelėje:

Projektinis greitis (km/h)	60	80	100	120	140
Minimalus sustojimo atstumas (m)	70	100	150	200	300

Dviejų eismo krypčių kelyje lenkimui reikalingos minimalios matomos atkarpos turi sudaryti kuo didesnę kelio dalį (procentais) ir išdėstomos kaip galima tolygiau.

Jeigu matomumas nepakankamas, rekomenduojama vieną važiuojamąją dalį turinčiuose dviejų eismo krypčių keliuose įrengti prasilenkimo zonas arba pagrįstai pasirinktose vietose praplatinti kelią.

Vietovėse, kur (nuolat ar laikinai) neįmanoma užtikrinti matomumo, eismo dalyviams aiškiais ir suprantamais tinkamais kelio ženklais ir kelių ženklinimo linijomis turėtų būti draudžiama lenkti.

III.3. Skersinis kelio atkarpos profilis

Be važiuojamosios dalies ar dalių, tarptautinius kelius sudaro kelkraščiai ir galima skiriamoji juosta bei specialūs pėsčiųjų ir dviračių takai. Šie specialūs takai automagistralėse ir greitkeluose neleistini.

Skersinis kelio profilis turi būti toks, kad visą laiką būtų užtikrinamas sklandus esamas ir numatomas transporto srautas sudarant eismo dalyviams tinkamas saugumo ir komforto sąlygas.

III.3.1. Eismo juostų skaičius ir plotis

Eismo juostų skaičius parenkamas atsižvelgiant į esamą ir numatomą transporto srautus. Juostų turi būti tiek, kad būtų užtikrinamas būtinas paslaugų lygis atsižvelgiant į ekonominę kelio paskirtį.

Transporto srauto intensyvumas skaičiuojant priklauso nuo bendrųjų kelio charakteristikų, eismo struktūros ir naudojimo būdo (kelio paskirties).

Transporto srauto intensyvumą galima skaičiuoti įvairiais būdais atsižvelgiant į konkrečias eismo sąlygas ir turimus duomenis.

Kai kuriais konkrečiais atvejais nenutrūkstamą transporto srautą galima užtikrinti tam tikromis eksploatacinėmis priemonėmis.

Ypač atkreiptinas dėmesys į trijų eismo juostų kelius bei vidurinėsios juostos naudojimą. Viduriniąją juosta neturėtų būti lenkiama abiem kryptimis vienu metu.

Laikantis reikiamų saugumo reikalavimų, keturių eismo juostų keliuose skirtingų krypčių eismą primygtinai rekomenduojama nukreipti skirtingomis vienos krypties važiuojamosiomis dalimis.

Reikėtų numatyti papildomas eismo juostas, ypač nuokalnėse, kai lėtai judančių transporto priemonių santykinis skaičius ir greitis lemia nepriimtina paslaugų lygio sumažėjimą.

Tiesaus kelio eismo juostų minimalus plotis – 3,50 m. Paplatinama mažo spindulio posūkiuose, kad didžiausių leidžiamų gabaritų transporto priemonėms užtektų vietos.

Papildomų eismo juostų plotis nuokalnėse gali būti sumažintas iki 3 m.

III.3.2. Kelkraščiai

Kelkraštis yra sustiprintu sluoksniu padengtas ar asfaltuotas kelio elementas ir žole apaugęs ar žvyru padengtas kelio pakraštys.

Rekomenduojamas minimalus paprastų kelių kelkraščių plotis – nuo 2,50 m, automagistralių – iki 3,25 m. Sunkiai pravažiuojamose kalnuotose vietovėse ir per tankiai gyvenamas vietas einančių kelio atkarpų bei atkarpų, kur įrengtos lėtėjimo ir greitėjimo juostos, kelkraščio plotis gali būti mažesnis.

Automagistralių kelkraščius paprastai sudaro ištisinė mažiausiai 2,50 m pločio (3 m – jeigu to reikia sunkiųjų transporto priemonių eismui) sustojimo juosta (avarinio sustojimo juosta), kuri padengiama sustiprintu sluoksniu ar išasfaltuojama, kad galima būtų joje sustoti.

Paprastuose keliuose rekomenduojama įrengti bent 0,7 m pločio sustiprintas šonines juostas, kurios būtų aiškiai atskiriamos nuo važiuojamosios dalies.

Saugumo sumetimais ir, jei įmanoma, už važiuojamosios dalies krašto reikėtų įrengti bent 3 m zoną, kurioje nebūtų kliūčių, o kliūtis, kurios yra per arti prie važiuojamosios dalies krašto, tinkamai atitverti.

Kai sustojimo juostos nėra, tam tikrais atstumais įrengiamos stovėjimo aikštelės (sustojimo vietos). Jei būtina, taip pat numatomos vietos autobusams sustoti.

Kai to reikia, dviračių transporto priemonių eismui sudaromos specialios sąlygos (nutiesiami dviračių takai ar jiems skirtos juostos). Be to, nutiesiami ir specialūs pėsčiųjų takai, jei to reikalauja eismo sąlygos.

Kelio pakraštys turi būti pakankamai platus, kad būtų geras matomumas ir prireikus užtektų vietos kelio įrenginiams (ženklams, atitvarams – žiūrėti IV skyriuje).

III.3.3. Skiriamoji juosta

Rekomenduojamas minimalus automagistralių ir kelių, turinčių atskiras važiuojamąsias dalis, skiriamosios juostos plotis – apie 3 m. Labai ribotose kelio atkarpose šis minimalus plotis gali būti mažesnis, tačiau juostos turi pakakti tam, kad galima būtų įrengti apsauginius atitvarus. Šiais atvejais įrengiami atitinkami apsauginiai atitvarai (žiūrėti IV skyriuje).

Skiriamosioje juostoje paprastai įrengiami apsauginiai atitvarai (užtvaros ar stulpeliai), išskyrus tuos atvejus, kai ji yra pakankamai plati ir nekelia pavojaus avarijos metu ją kertančioms transporto priemonėms.

III.3.4. Skersinis nuolydis

Tiesios ar beveik tiesios projekcijos važiuojamosios dalies skersinis nuolydis paprastai turėtų būti nuo 2% iki 3%, kad lengviau nutekėtų vanduo. Dviejų eismo krypčių keliuose nuolydis prasideda nuo centrinio išgaubimo, o atskiras važiuojamąsias dalis turinčiuose keliuose jis eina į išorę nuo skiriamosios juostos.

Norint užtikrinti tinkamą vandens nuotėkį, ypatingas dėmesys skiriamas skirtingo viražo atkarpoms.

III.4. Tarpas tarp kelio ir virš jo esančių statinių

Tarpas tarp kelio ir virš jo esančių statinių turi būti ne mažesnis negu 4,5 m.

III.5. Sankryžos*

III.5.1. Sankryžos tipo parinkimas

Visos to paties kelio sankryžos turi sudaryti darnią bendrą sistemą atsižvelgiant ir į sankryžų išdėstymą, ir į atstumą tarp jų, ir į sankryžos konfigūracijos parinkimą, kad sankryža būtų aiški visiems eismo dalyviams ir suprojektuota taip, kad avarinių situacijų rizika sumažėtų iki minimumo (ypač kai susikerta transporto priemonių srautai).

Sankryžų skaičių galima sumažinti nukreipiant transporto priemonių srautus į gretimas geresnės konfigūracijos sankryžas.

Tarptautiniais keliais važiuojantys eismo dalyviai paprastai turi pirmumo teisę, išskyrus tam tikrus konkrečius atvejus (susikirtimas su kitu tarptautiniu keliu, pereinamosios zonos, žiedo tipo sankryžos), kai pirmumo teisės gali būti netenkama.

Dviejų eismo krypčių keliuose sankryžos gali būti vieno ar kelių lygių. Jeigu ekonominės sąlygos tai leidžia, skirtingo lygio sankryžos numatomos ten, kur susikerta dideli transporto

* Pastaba. Šiame tekste remiamasi prielaida, kad eismas vyksta dešiniąja puse.

priemonių srautai, o ten, kur svarbu palaikyti nenutrūkstamą eismą (pavyzdžiui, žemės ūkio technikos), įrengiamos skirtingo lygio sankryžos, bet be prijungiamųjų kelių.

Tam tikromis aplinkybėmis (pereinamosios zonos iš vienos kategorijos kelio į kitą, priemiesčio zona, didelių srautų sankirta) problema sprendžiama įrengiant žiedo tipo sankryžą.

Keliuose, kur skirtingų eismo krypčių važiuojamosios dalys atskirtos, paprastai įrengiamos skirtingo lygio sankryžos (skirtingo aukščio plokštumose atskiriami srautai), kadangi vieno lygio sankryžos gali būti numatomos tik ypatingomis sąlygomis, kuriomis būtina atsižvelgti į eismo saugos reikalavimus.

Tam tikrais atvejais galima priimti laikinus sprendimus (skirtingo lygio sankryžos be prijungiamųjų kelių, „pusinės“ sankryžos, kuriose draudžiamas posūkis į kairę).

Automagistralėse skirtingo lygio sankryžos yra privalomos.

Įrengti šviesoforo (trijų spalvų šviesos signalų) reguliuojamas sankryžas už gyvenviečių ribų galima tokiais atvejais, jeigu, nesukeliant pavojaus eismo dalyviams, užtikrinamas šviesoforo matomumas ir nepertraukiamas tinkamas veikimas.

III.5.2. Vieno lygio sankryžų išdėstymas

Vieno lygio sankryžos įrengiamos laikantis nustatytų taisyklių ir remiantis šiais bendraisiais principais:

geriausios matomumo ir sankryžos atpažinimo sąlygos užtikrinamos ir pagrindiniais, ir nepagrindiniais keliais atvažiuojantiems eismo dalyviams;

vengtinios sudėtingo planavimo sankryžos, o geometrija turi būti, kiek galima, paprastesnė ir atitikti sankryžos funkcijas, kad ji būtų eismo dalyviams „perskaitoma“ ir suprantama. Sankryžos, turinčios daugiau kaip keturias atšakas, supaprastinamos grupuojant atskirus transporto priemonių srautus arba pertvarkant į žiedo tipo sankryžas;

kelio geometrija ir eismo reguliavimo signalai naudojami norint įspėti ir sustabdyti pirmumo teisės neturinčius eismo dalyvius. Šiam tikslui važiuojamosiose dalyse, kuriomis judantys eismo dalyviai neturi pirmumo teisės, įrengtoje sankryžoje turėtų būti nukreipiamosios salelės, apjuostos, pavyzdžiui, truputį aukštesniu kraštu, kad galima būtų nukreipti pirmenybės neturinčius transporto priemonių srautus (juostų apylanka);

susikertančios juostos viena kitą kerta, kiek galima, statesniu kampu;

jeigu sukančių į kairę transporto priemonių eismas yra pakankamai intensyvus, įrengiamos lėtėjimo juostos posūkiui į kairę;

turintys pirmumo teisę eismo dalyviai iš anksto įspėjami ir vengiama pernelyg platinti eismo juostas, nes jos skatina važiuoti dideliu greičiu, mažina budrumą ir sukelia problemų kertant kelią (pavyzdžiui, vengiama didinti tiesiai važiuojančioms transporto priemonėms skirtų juostų skaičių, o lėtėjimo juostos posūkiui į dešinę bei susiliejančios eismo juostos įrengiamos tik tais atvejais, kai tai pateisina transporto priemonių eismo intensyvumas);

kai sankryžoje eismo kryptį keičiančių transporto priemonių eismas pakankamai intensyvus ir yra įrengtos lėtėjimo juostos posūkiui į kairę*, centre esanti saugumo zona ir specialios juostos yra aiškiai pažymimos (salelėmis ir reikiamo kelių ženklavimo linijomis bei dangos sluoksniu);

kai būtina, reikia nutiesti tiesius ir aiškiai pažymėtus pėsčiųjų ir dviračių takus.

III.5.3. Skirtingo lygio sankryžos

III.5.3.1. Bendrosios nuostatos

Skirtingo lygio sankryžos yra tos, kuriose keliai jungiasi ne viename aukštyje ir yra nuovažos, leidžiančias eismui judėti nuo vieno kelio prie kito.

Skirtingo lygio sankryžų konfigūracijos parinkimą lemia paprastumo ir vienalytiškumo tikslai.

Vienalytiškumas čia suprantamas kaip eksploatacinių ypatumų vienodumas, t. y. susijęs su tuo, kad eismo dalyviai yra pasirengę atlikti panašius manevrus net ir skirtingo tipo sankryžose.

Sankryžos konfigūracija priklauso nuo topografijos, nuo eismo srautų santykinės svarbos, kertančio kelio tipo ir nuo to, ar yra įrengti kelių mokesčio rinkimo punktai.

III.5.3.2. Geometrinės charakteristikos

Nuovažos. Pageidautina, kad nuovažos, įskaitant jų kraštų ženklimą ir kelkraščius, būtų tokio minimalaus pločio:

jeigu tai vienos krypties eismo važiuojamoji dalis, – 6 m, įskaitant horizontaliojo kelių ženklavimo linijas ir kelkraščius;

jeigu tai dviejų kryptų eismo važiuojamoji dalis, – 9 m, įskaitant horizontaliojo kelių ženklavimo linijas ir kelkraščius.

Nuovažų trajektorijos charakteristikos turėtų būti tokios (tačiau išimtiniais atvejais šie dydžiai gali būti mažesni):

Minimalus vidinis spindulys plokštumoje	50 m
Maksimalus įkalnės nuolydis	7%
Maksimalus nuokalnės nuolydis	8%
Minimalus iškilimų kreivės spindulys vertikaloje plokštumoje	800 m
Minimalus įdubų kreivės spindulys vertikaloje plokštumoje	400 m

Horizontalios kreivės jungdamosi visuomet turi turėti sklandžius pakankamo ilgio perėjimus. Šiam tikslui taip pat būtina pastatyti reikiamus ženklus ir (arba) pasirūpinti kelių ženklavimu.

Srautų persipynimas. Rekomenduojama, kad, užtikrinant eismo saugumą, tos kelio atkarpos, kur persipina eismo srautai, būtų pakankamai ilgos.

Transporto srautų išsiskyrimas. Tos vietos, kuriose viena važiuojamoji dalis išsiskiria į dvi, sutvarkomos taip, kad eismo dalyviai aiškiai tai suprastų.

Dėl to eismo dalyvis turi turėti pakankamai laiko, kad galėtų įvažiuoti į reikiamą juostą ir aiškiai matytų tą vietą, kurioje tos važiuojamosios dalys išsiskiria. Taigi, be viso kito, būtina pastatyti reikiamus ženklus ir (arba) kelių paženklinimą.

Nepagrindinis transporto srautas turi būti nukreipiamas dešiniąja atsišakančiąja važiuojamąja dalimi.

Transporto srautų susilieėjimas. Tose vietose, kur dvi važiuojamosios dalys susilieja į vieną, du transporto srautai turi susiliesti saugiai ir dėl to neturi prireikti transporto priemonėms žymiai mažinti greitį.

Dėl to:

a) nepagrindinio srauto transporto priemonių vairuotojai turi pirmenybę įsiliedami į pagrindinį transporto srautą iš dešinės;

b) transporto priemonių, kurios turi įsiliesti į kitą transporto srautą, vairuotojams kita važiuojamoji dalis turėtų būti gerai matoma ir prieš manevrą, ir po jo. Įsiliejimas, vykstantis ir greitėjimo juosta, neturi lemti pagrindinio srauto akivaizdaus greičio sumažėjimo.

III.6. Lėtėjimo ir greitėjimo juostos

Rekomenduojama nutiesti lėtėjimo ir greitėjimo juostas, kuriomis būtų galima įvažiuoti į pagrindinę važiuojamąją dalį ir išvažiuoti iš jos per skirtingo lygio sankryžas arba šalia esančias zonas. Šios juostos būna nekintančio pločio ir su pagrindine važiuojamosios juostos dalimi pradžioje ar pabaigoje jungiasi įžulniai (smailėjančiai).

Greitėjimo ir lėtėjimo juostų ilgis apskaičiuojamas atsižvelgiant į projekcinį greitį arba eismo intensyvumą.

III.7. Susikirtimas su geležinkelio linijomis

Pageidautina, kad tarptautiniai keliai geležinkelio linijas kirstų sudarydami skirtingo lygio sankryžą.

IV. KELIO ĮRENGINIAI

IV. 1. Bendrosios nuostatos

Toliau apibūdinti kelių įrenginiai yra esminis kelių tinklo funkcionavimo elementas ir daro didelę įtaką eismo sklandumui bei saugai, taip pat eismo dalyvių patogumui.

Nuolatinė visų kelio įrenginių kontrolė ir tinkama jų priežiūra leidžia užtikrinti maksimalų jų efektyvumą.

IV.2. Vertikalieji ženklai ir kelių ženklinimas

IV.2.1. Bendrieji vertikalųjų ženklių ir kelių ženklavimo ypatumai

Pagal tarptautinėse konvencijose ir susitarimuose nustatytus principus vertikalieji ženklai ir kelių ženklavimas padeda kelią suprasti ir projektuojami bei įrengiami taip, kad derėtų tarpusavyje bei su kitais projekto komponentais sudarytų darnią visumą.

Pagrindinė ženklių statymo sąlyga – jų vienas kitam priešingumas; jie yra skirti greitai važiuojantiems eismo dalyviams ir todėl turi būti matomi iš toli tiek dieną, tiek naktį bei iš karto suprantami.

Reikėtų stengtis, kad neraidinė informacija būtų visiems suprantama, o matmenys, simboliai ir rašmenys būtų standartizuoti, kad juos lengvai suprastų visų šalių eismo dalyviai.

Neapšviestuose keliuose ženklai apšviečiami arba yra pagaminti iš šviesą atspindinčių medžiagų. Tokie ženklai gali būti statomi nuolat apšviestuose keliuose. Keliams, kurie neturi nuolatinio apšvietimo, ženklini rekomenduojama naudoti šviesą atspindinčias medžiagas.

Be to, svarbu vengti per daug ženklių.

IV.2.2. Kelių ženklavimas

Kelių ženklavimas turi derėti prie vertikalųjų ženklių, o naudojamos medžiagos turi būti labai atsparios slydimui.

IV.2.3. Vertikalieji ženklai

Atsižvelgiant į tarptautinį aptariamų kelių pobūdį, ypatingas dėmesys skiriamas kryptį nurodantiems ženkliams ir ženkliams su E raide.

Ženklių efektyvumas, ypač galimybės juos suprasti ir „skaityti“, priklauso nuo daugelio sąlygų, jų matmenų ir tinkamo vietos parinkimo, nuo to, kad tarptautinių simbolių naudojama daugiau negu žodžių, nuo pateikiamos informacijos trumpumo, tos pačios abėcėlės naudojimo visame tarptautinių kelių tinkle (kitos abėcėlės turėtų būti naudojamos tik kartu su lotyniškąja), tinkamo simbolių bei rašmenų dydžio ir nuo to, ar juos parenkant tinkamai išlaikytos paties ženklo proporcijos ir atsižvelgta į maksimalų transporto priemonių greitį.

IV.2.4. Kelio darbus ir ypatingas situacijas žymintys ženklai

Kai dėl kelio darbų, ypatingų situacijų (autoavarijos) ar kokių nors operacijų visa kelio važiuojamoji dalis ar eismo juostos yra uždarytos, pastatomi reikiami laikinieji ženklai, kad būtų užtikrinta eismo dalyvių ir tose operacijose dalyvaujančio personalo sauga. Šie ženklai, kai tik jų nebereikia, išmontuojami.

Apšviestose kelio atkarpose statomi šviesą atspindintys ženklai. Ten, kur kelias neapšviestas, ženklai turi atspindėti šviesą ir, kiek tai įmanoma, naudojami kartu su specialiais šviečiančiais nukreipiančiais įtaisais.

Nuolatiniai ženklai, kurie prieštarauja laikiniams ženkliams, išmontuojami arba uždengiami.

IV.3 Įrenginiai ir eismo dalyviams teikiamos paslaugos

IV.3.1. Aptvėrimai

Aptvėrimai skiriami apsaugoti transporto priemonės ir neleisti joms atsitiktinai nuvažiuoti nuo kelio važiuojamosios dalies arba apriboti neigiamas pasekmes, jeigu taip atsitiktų.

Kokio tipo aptvėrimus pasirinkti (tvorelės, avariniai ir kitokie atitvarai) ir kaip juos naudoti, priklauso nuo transporto priemonės, kurią užtvarai turi sulaikyti, tipo, kelio atkarpos skersinio profilio, transporto priemonių nuvažiavimo nuo važiuojamosios dalies galimų pasekmių, matomumo specifikos ir užtvarų priežiūros sunkumų.

Kadangi tokie įrenginiai patys savaime yra kliūtys, jie įrengiami tik tais atvejais, kai dėl jų nebuvimo susidarytų rizikingą situaciją.

Paprastai tokie saugos įrenginiai pastatomi jau tiesiant kelią.

Saugos įrenginių naudojimą skiriamojoje juostoje lemia daugybė veiksnių, iš kurių svarbiausi yra eismo intensyvumas ir pačios skiriamosios juostos plotis.

Kelkraščiuose saugos įrenginiai statomi tose vietose, kur išsikišančios kietos kliūtys yra per arti prie važiuojamosios dalies, kur pylimų aukštis arba kelio šlaitai sudaro akivaizdų pavojų, arba kelio atkarpose, kurios ribojasi ar kurias kerta upė ar kitoks vandens kanalas, labai intensyvaus eismo kelias, geležinkelis ir t. t.

IV.3.2. Signaliniai stulpai

Įrengti signaliniai stulpai (t. y. kelio kontūrus ženklinantys stulpeliai ir pavojų žymintys stulpai), kurie turi šviesą atspindinčius įtaisus, gali iš esmės pagerinti kelio suvokimą.

IV.3.3. Akinančios šviesos slopinimo įrenginiai

Ten, kur kelio atkarpos neapšviestos, automagistralių ir greitkelių skiriamojoje juostoje arba kelkraštyje, jeigu palei „E“ kelią eina kitas kelias, patartina įrengti dirbtinį ekraną ar užtvarą. Patartina įsitikinti, kad tokie įrenginiai netrukdo eismo dalyvių matomumui ir nesumažina netoliese pastatytų eismo saugumo įrenginių efektyvumo.

IV.3.4. Priverstinio sustojimo aikštelės

Siekiant užtikrinti sunkvežimių saugumą labai ilguose stačiuose išilginiuose nuolydžiuose, teisingai parinkus vietą gali būti naudinga išilgai nuokalnės įrengti priverstinio sustojimo aikšteles. Tačiau ši priemonė turėtų būti taikoma išimtiniais atvejais ir jos imamasi tik tada, kai neįmanoma rasti jokio kito sprendimo.

IV.4. Eismo reguliavimas ir informacija eismo dalyviams

IV.4.1. Šviesoforo signalai

Šviesoforai naudojami pagal galiojančias tarptautines konvencijas ir susitarimus. Mirksintys geltonos šviesos signalai gali būti naudojami konkrečiam pavojui pažymėti (kelio darbai, kelių mokesčių rinkimo punktai, pėsčiųjų perėjos ir t. t.), kad eismo dalyviai atkreiptų dėmesį ir sumažintų greitį.

Tam tikrais išimtiniais atvejais (pavyzdžiui, kai dėl kelio darbų ar autoavarijų keičiasi eismo kryptys) galima įrengti laikinuosius šviesoforus.

IV.4.2. Kintamos informacijos ženklai

Kintamos informacijos ženklai turi būti taip pat lengvai suprantami, kaip ir nuolatiniai kelio ženklai; jie turi būti lengvai perskaitomi visomis eismo juostomis važiuojantiems vairuotojams tiek dieną, tiek naktį.

IV.4.3. Avarinio ryšio sistemos

Visų tipų tarptautiniuose keliuose rekomenduojama įrengti avarinio ryšio telefoną ar kitokio ryšio postus, kurie žymimi specialiais ženklais ir užtikrina ryšį su centru ištisą parą. Tokie ryšio postai turėtų būti įrengiami palei kelią už jo ribų vienodais atstumais tarp postų ir pakankamai tankiai. Automagistralėse rekomenduojamas intervalas – 2 km. Į avarinio ryšio sistemą įeina ženklai (arba papildomos lentelės), nurodantys kryptį ir atstumą iki artimiausio ryšio posto.

Jeigu greitkeluose ir paprastuose keliuose specialios avarinio ryšio sistemos nėra, galima naudotis bendrąja telefonų sistema, o orientuotis galėtų padėti ženklai, nurodantys artimiausiojo viešo telefono vietą.

Ant ilgų tiltų ir tuneliuose reikia imtis ypatingų priemonių.

Ryšio postai turi veikti paprastai, turi būti lengvai suprantami eismo dalyviams. Pageidautina, kad naudojimosi taisyklės būtų paaiškintos simboliais ar ideogramomis.

IV.4.4 Informacija eismo dalyviams

Naujausia informacija apie kelio ir eismo sąlygas eismo dalyviams turėtų būti perduodama tinkamomis priemonėmis. Patartina pasirūpinti, kad tokią informaciją galima būtų gauti ir tuneliuose.

IV.5. Kelio apšvietimas

Pageidautina įrengti apšvietimą tam tikrose ypatingose kelio atkarpose, tokiose kaip: pasienio postai, ilgi tuneliai, prievažos, susikirtimo su kitais „E“ keliais vietos ir t. t. Patartina įrengti pakankamą ir tolygų kelio apšvietimą ir tais atvejais, kai to reikia dėl didelio eismo intensyvumo, jei kelias kerta ar ribojasi su teritorija, kurios apšvietimas gali sudaryti nepatogumų eismui tarptautiniu keliu (oro uostai, pramoninės zonos ar tankiai gyvenamos vietovės ir t. t.).

IV.6. Papildomi įrenginiai

IV.6.1. Pėsčiųjų ir dviratininkų saugumas

Paprastuose keliuose specialūs pėsčiųjų ir dviračių takai gali pagerinti eismo saugą.

Ypatingą dėmesį reikėtų skirti dviratėms transporto priemonėms skirtiems takams ir pėsčiųjų perėjoms, ypač sankryžose.

IV.6.2. Neįgalių asmenų apsauga

Visi eismo dalyviai (tiek keleiviai, tiek vairuotojai), kuriems sunku judėti ar kuriems reikia kitų žmonių pagalbos būtinosioms reikmėms patenkinti, taip pat turi turėti galimybę lengvai naudotis keliu.

Todėl būtina užtikrinti, kad kelias ir jo įrenginiai būtų suprojektuoti taip, kad iki minimumo sušvelnintų kritines situacijas, į kurias gali patekti tokie eismo dalyviai.

Bet kokių atveju būtina užtikrinti, kad eismo dalyviams taikomi apribojimai, ypač poilsio ar aptarnavimo zonose, atitiktų jų galimybes.

IV.6.3. Apsauga nuo gyvūnų

Kad eismo dalyviai būtų apsaugoti nuo susidūrimo su gyvūnais, įrengiami atitinkami aptvarai, jeigu topografinė situacija rodo, kad yra pavojus susidurti su kelią kertančiais gyvūnais.

Be to, būtina imtis gyvūnų apsaugos priemonių, tokių kaip tinkamo dydžio ir formos požeminės perėjos ir perėjos virš kelio.

IV.7. Paslaugų teikimas

Atsižvelgiant į įrenginio paskirtį, šalia tarptautinių kelių įrengiamos atskiros poilsio aikštelės, paslaugų teikimo vietos, pasienio postai ir t. t.

IV.7.1. Poilsio aikštelės

Toliau nuo skirtingo lygio sankryžų įrengtos poilsio aikštelės leidžia eismo dalyviams sustoti tokioje aplinkoje, kurioje galima atitrūkti nuo važiavimo monotonijos; tokiais atvejais labai svarbu atsižvelgti į kraštovaizdį.

Poilsio aikštelės išdėstomos tinkamu atstumu viena nuo kitos; ženklas, rodantis, kad artėjama prie poilsio aikštelės, taip pat turėtų nurodyti atstumą iki kitos poilsio ar aptarnavimo aikštelės.

Pageidautina įrengti ir vandens šaltinius, stalus, pastoges bei tualetus, kuriais lengvai galėtų naudotis ir fiziškai neįgalūs asmenys.

IV.7.2. Paslaugų vietos

Paslaugų vietose, kurios įrengiamos atsižvelgiant tiek į vietovę, tiek į eismo dalyvių (turistų, transporto darbuotojų ir t. t.) poreikius ir būna toliau nuo sankryžų, teikiamos minimalios paslaugos, tokios kaip: automobilių stovėjimo aikštelė, telefonas, degalinė ir tualetai, kuriais lengvai galėtų naudotis fiziškai neįgalūs asmenys.

Tokios vietos turėtų būti išdėstytos tinkamu atstumu viena nuo kitos, be kita ko, atsižvelgiant į eismo intensyvumą. Ženklas, rodantis, kad artėjama prie paslaugų vietos, taip pat turėtų nurodyti atstumą iki kitos paslaugų vietos.

Visos tokios vietos ir automobilių stovėjimo aikštelės turi būti atskirtos nuo „E“ kelio važiuojamosios dalies (važiuojamųjų dalių).

IV.7.3. Kelių mokesčių rinkimo punktai

Kelių mokesčių rinkimo punktus sudaro platinanti kelio važiuojamosios dalies ar sankryžos dalis iki kontrolės punktų ar net už jų.

Konkretų kontrolės punktų skaičių lemia prognozuojamas eismo intensyvumas.

Kelių mokesčių rinkimo kabinos išdėstomos atvirose teritorijose; nepatartina jas įrengti nuolydžio pabaigoje.

Už į kontrolės punktus vedančių juostų ribų turi būti pakankamo dydžio teritorija mokesčių rinkimo pastatams ir įrengimams, taip pat priežiūrai ir dirbančiam personalui.

IV.7.4. Pasienio postai

Pasienio postų vieta, dydis ir išdėstymas, taip pat įrengimų, pastatų, stovėjimo aikštelių ir t. t. pobūdis ir išdėstymas priklauso nuo patikrinimų bei per tuos postus važiuojančio transporto pobūdžio. Remiantis valstybių kaimynių susitarimais, būtina stengtis įrengti bendrus pasienio kontrolės postus, taip pat teikti koordinuotas kontrolės paslaugas ir užtikrinti pakankamą personalo skaičių.

Pasienio postų komplekso struktūra ir išdėstymas bei vidaus komunikacijų tinklas kartu su poste įrengta ir valstybių kaimynių koordinuojama efektyvia nuorodų, ženklų sistema turi būti tokie, kad iš anksto užtikrintų keleivius ir krovinius vežančių transporto priemonių atskyrimą, atsižvelgiant į skirtingas kontrolės rūšis, prieš joms privažiuojant prie pastatų ir įrengimų. Pasienio postuose, per kuriuos vyksta labai intensyvus krovinių transporto priemonių eismas, prieš pačius posto įrenginius įrengiamos krovinių transporto priemonių stovėjimo aikštelės, kuriose būtų galima atlikti pirminę kontrolę ir išskirstyti transporto priemones, atsižvelgiant į tolimesnės kontrolės rūšį.

V. APLINKA IR KRAŠTOVAIZDIS

V.1. Bendrosios pastabos

Spartūs pokyčiai ekonomikos, socialinėje ir kultūros srityse paskutiniaisiais dešimtmečiais lėmė kelių transporto pakilimą. Tačiau dėl to tiek miestuose, tiek užmiestyje atsirado įvairių kenksmingo poveikio aplinkai formų (triukšmas, tarša, vibracija).

Rūpestis aplinkos (jos vaizdo ir ekologinės kokybės) išsaugojimu reiškia būtinybę kelius projektuoti taip, kad jie derėtų prie kraštovaizdžio.

Rengiant naujus projektus, atliekamas poveikio aplinkai vertinimas. Pageidautina, kad ši sąlyga būtų taikoma ir rekonstruojant ar moderninant esamus kelius.

Pagrindinis tikslas – veikti taip, kad teigiamas poveikis aplinkai būtų maksimalus, o neigiamas pašalintas.

Pageidautina, kad informacija apie regionų, per kuriuos eina keliai, kultūros paveldą eismo dalyviams būtų pateikiama tinkamomis priemonėmis: ženklais, paslaugų zonų informacijos centruose ir t. t.

V.2. Kelių integravimas į aplinką

Rengiant projektą, būtina atsižvelgti į tiesioginį ir netiesioginį kelių ir eismo jais poveikį:

žmonėms, faunai, florai;

dirvožemiui, vandeniui, orui, mikroklimatui;

kraštovaizdžiui, nuosavybei ir kultūros paveldui.

Šiuo požiūriu idealu būtų atsižvelgti į tokius dalykus:

skersinio ir išilginio profilio suderinimas su kraštovaizdžio elementais turėtų ne tik užtikrinti harmoningą kelio trasos integravimą į vietos reljefą ir žemėnaudos sistemą, bet ir užkirsti kelią neigiamai įtakai eismo dalyvių saugai;

triukšmas, vibracija ir oro bei vandens užterštumas, atsirandantys dėl transporto eismo, kelių priežiūros ir eksploatacijos, turėtų būti reikiamomis priemonėmis, kiek galima, apriboti atsižvelgiant į suinteresuotų šalių priimtas taisykles ir normas;

kai naujas kelias ar atliekami darbai smarkiai pakeičia kraštovaizdį, būtų geriau jų kokybę pasirūpinti sukuriant naują kraštovaizdį, o ne maskuojant sugadintą senąjį.

V.3. Aplinkos poveikis eismo dalyviams

Tie kraštovaizdžio ir aplinkos elementai, kurie matomi nuo kelio, turėtų prisidėti prie kelių eismo saugumo ir tarnauti eismo dalyvių patogumui. Jie turėtų papildyti bei sustiprinti vaizdines nuorodas ir suteikti kelionei įdomumo.

Miestai, upės, kalvos ir t. t. suteikia kelių eismo dalyviams galimybę orientuotis vietovėje ir turėtų likti matomi kaip galima ilgiau. Sodiniai (išilgai ar kitokiomis formomis palei kelią) gali pagerinti vaizdinę orientaciją ir sumažinti važiavimo keliu monotoniją, tačiau tokių priemonių diegimas neturi sudaryti papildomos rizikos. Be to, kraštovaizdžio planavimas gali padėti apsaugoti nuo priešpriešinio transporto priemonių akinančių žibintų ir nepalankių oro sąlygų (vėjo, sniego ir t. t.).

Triukšmo sienelių įrengimas palei kelią reiškia, kad eismo dalyvis negauna didelės dalies informacijos iš aplinkos ir jam susidaro įspūdis, jog jis yra „uždarytas“; todėl tokie įrenginiai turėtų būti statomi ten, kur jie geriausiai dera su aplinka, ir taip, kad eismo dalyviams būtų kompensuojamas informacijos praradimas. Estetiniais ir saugos sumetimais prie tarptautinių kelių reikėtų vengti komercinės reklamos.

VI. KELIŲ PRIEŽIŪRA

VI.1. Bendrosios nuostatos

Keliai ir pagalbiniai statiniai turėtų būti prižiūrimi taip, kad jie kaip galima ilgiau išliktų pradinės būklės, kad būtų išsaugota jų investicinė vertė ir užtikrintas nuolatinis saugos bei komforto lygis.

Siekiant sumažinti išlaidas ir neigiamą poveikį eismui, patartina nuo pat pradinio projektavimo ir tiesimo etapų atsižvelgti į būsimus kelių priežiūros darbus.

Prižiūrimi visi kelio elementai: danga, statiniai, pylimai ir iškasos, kelio drenažo kanalai, ženklai ir ženklavimas, eismo reguliavimo kontrolės sistemos, kraštovaizdis, pastatai ir t. t.

Kraštovaizdis turėtų būti suformuotas atsižvelgiant į būsimą kelių priežiūrą. Reikia stebėti, kaip auga medžiai ir krūmai, ir prireikus imtis priemonių, kad nebūtų uždengti ženklai ir sudaromos kliūtys saugos įrangai.

Bet kokia speciali kelių priežiūros įranga neturėtų trukdyti eismo dalyvių saugumui ir sukurti papildomų kliūčių sklandžiam eismui ir transporto veiklai.

Nuolat ir racionaliai atliekami kelio priežiūros darbai gali iš esmės sumažinti tiesiogines kelių administravimo išlaidas bei netiesiogines išlaidas, kurias konkrečiame kelių tinkle patiria eismo dalyviai. Būtina atriboti profilaktinę priežiūrą nuo remonto darbų, kad atsakingos institucijos sprendimų priėmimo metu būtų optimizuota kelių priežiūros programos išlaidų ir pajamų įtaka.

VI.2. Kelių priežiūros valdymas

Kelių priežiūros valdymas, būdamas susijęs su eismo valdymu, turėtų būti grindžiamas procedūriniais ir techninių apžiūrų planais, sistemingu duomenų rinkimu ir analize, instrukcijomis ir t. t. Šias priemones įgyvendina kelių administravimo institucija, jos laikomos būtina efektyvios priežiūros prielaida ir jų imantis tam tikrais atvejais priimami kompromisiniai sprendimai.

Operatyvinė veikla esamų kelių statinių ir įrangos priežiūros lygiui nustatyti grindžiama nuolat atnaujinamais ir papildomais duomenimis apie konkretaus kelio elementus. Tai yra tokios veiklos esmė ir leidžia priimti greitus sprendimus bei imtis veiksmų tais atvejais, kai sulėtėja transporto priemonių eismas ar įvyksta avarija.

Su planavimu ir sąmatomis susiję darbai, kurių metu pirmenybė teikiama techninėms priemonėms, grindžiami sistemingu matavimų rezultatais ir dangos būklės stebėjimais atsižvelgiant į vertikaliųjų kelio ženklų ir horizontalaus ženklavimo matomumą (tiek dieną, tiek naktį) ir t. t., kaip to reikalauja tarptautiniai standartai. Tokia techninė apžiūra ir patikrinimai laikytini pagrindiniu informacijos šaltiniu profilaktinei ir atkuriamajai priežiūrai (remontui) tobulinti atsižvelgiant į vietinio transporto ūkį.

Vykdomoji organizacija, atsakinga už kelių priežiūros darbų stebėjimą ir kontrolę, taip pat turėtų tvarkyti visas priežiūros darbams reikalingas laikinas priemones, užtikrindama saugos reikalavimų laikymąsi, efektyvų darbą ir taikomas technologijas. Turi būti parengtas nuoseklus ir tikslus planas, kaip taikyti apribojimus, nustatyti transporto priemonių greitį, projektines kelio charakteristikas ir t. t.

VI.3. Specifiniai priežiūros aspektai

Tiesiogiai su eismo saugumu susijusių kelio elementų priežiūrai turėtų būti skiriamas pats svarbiausias dėmesys. Šiems elementams priklauso:

kelio danga, atsižvelgiant į dangos pasipriešinimą slydimui (padangų sukibimą su danga) ir paviršinio vandens nutekėjimą;

konstrukciniai elementai, ypač tiltų ir viadukų sujungimų vietose (plėtimosi pjūviai), jų atramos, parapetai ir t. t., tunelių įranga;

apšvietimas, saugos priemonės;

kelio ženklai ir ženklavimas;

priemonės, kad keliu būtų galima naudotis ištisus metus: priemonės snigui ir ledui valyti bei kitų ypač nepalankių oro situacijų šalinimas;

su kelio integravimu į aplinką susiję darbai, tokie kaip triukšmo sienelių įrengimas, kraštovaizdžio formavimo priemonės ir t. t.

Nuosekliomis kelių priežiūros priemonėmis svarbu užtikrinti aukštą važiuojamosios dalies ir kelio statinių kokybę ir garantuoti transporto eismą priežiūros darbų metu. Priežiūros darbai turėtų būti atlikti tinkamu laiku, kad būtų išvengta galimo dangos suirimo.

Kelio darbininkų ir eismo dalyvių saugumas užtikrinamas reikiamomis saugos priemonėmis, kurios privalo būti numatytos planuojant darbus ir nuolat tikrinamos darbų metu.

Siekiant išvengti nelaimingų atsitikimų, transporto kamščių ir t. t., reikia pasirūpinti kelių eismo saugos įranga, tinkamais ženklais ir ženklinimu; jie turi būti gerai matomi tiek dieną, tiek naktį. Norint užtikrinti, kad jie būtų matomi ir suprantami pagal galiojančių tarptautinių konvencijų reikalavimus, reikia nuolat juos tikrinti. Laikina įranga ir kelių ženklinimas taip pat turėtų atitikti šias konvencijas.

Žiemos sąlygomis taikant reikiamas priemones pagal galimybes maksimaliai užtikrinamas eismo saugumas ir nenutrūkstamumas. Ypač atkreiptinas dėmesys į tai, kad būtų išlaikytas tinkamas dangos sukibimas su padangomis, taip pat nuo ženklų valomas sniegas ir ledas. Šie darbai laikytini papildomais priežiūros darbais žiemos sąlygomis.

III PRIEDAS

„E“ KELIŲ NURODYMAS IR ŽYMĖJIMAS

1. „E“ keliams nurodyti ir pažymėti naudojami stačiakampio formos ženklai.
 2. Šį ženklą sudaro E raidė, po jos paprastai eina arabiškais skaitmenimis rašomas to kelio numeris.
 3. Ženklo fonas žalias, o užrašai balti; jis gali būti tvirtinamas prie kitų ženklų arba gali įeiti į kitą ženklą.
 4. Ženklo dydis turi būti toks, kad dideliu greičiu važiuojančių transporto priemonių vairuotojai ženklą galėtų lengvai pastebėti ir suprasti.
 5. „E“ keliams nurodyti ir pažymėti naudojamas ženklas neužkerta galimybės naudoti nacionalinius kelių identifikavimo ženklus.
 6. Iš principo „E“ keliai bus integruojami į konkrečios šalies nukreipiamųjų ženklų sistemą (arba naudojami kartu su ja). Kelio numeris gali būti nurodomas tiek prieš kiekvieną įvažiuojamąjį kelią ar skirtingo lygio sankryžą, tiek už jų.
- Jeigu „E“ kelias pereina į kitą kelią ar kerta kitą „E“ kelią, rekomenduojama nurodyti atitinkamus „E“ kelių numerius prieš įvažiuojamąjį kelią ar skirtingo lygio sankryžą.
-