

**Азия тас жолдары желісі жөніндегі үкіметаралық келісімге қол қою туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 24 сәуірдегі N 464 қаулысы

      Қазақстан Республикасының Үкiметi қаулы етеді:

      1. Қоса берiлiп отырған Азия тас жолдары желiсi жөнiндегi үкiметаралық келiсiмнiң жобасы мақұлдансын.

      2. Азия тас жолдары желiсi жөнiндегi үкiметаралық келiсiмге қол қойылсын.

      3. Осы қаулы қол қойылған күнiнен бастап күшiне енедi.

*Қазақстан Республикасының*   
*Премьер-Министрi*

**Азия мен Тынық мұхитқа арналған**   
**экономикалық және әлеуметтік комиссия Азия тас жолдары желiсi жөнiндегi**   
**үкiметаралық келiсiм**

      Уағдаласушы Тараптар

      Азиядағы және Азия мен көршiлес өңiрлер арасындағы халықаралық автомобиль тасымалдарын ынталандыру және дамыту қажеттiлiгiн  *түсіне отырып* ,   
      Азия тас жолдары желiсiн қалыптастыру және пайдалануға енгiзу iсiнде Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтiк комиссиясына мүше-елдердiң арасындағы ынтымақтастықты  *назарға ала отырып* ,   
      Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтiк комиссия мүшелерi арасындағы байланысты бекiту және халықаралық сауда мен туризмдi дамыту үшiн тиiмдi халықаралық интермодальды тасымалдарды тәжiрибеге енгiзудi ескере отырып, Азия тас жолдарының желiсiн халықаралық тасымалдар мен қоршаған ортаны қорғауға қойылатын талаптарға сәйкес дамыту қажет екендiгiн  *ұйғара отырып* ,   
      Азиядағы және Азия мен көршiлес өңiрлердiң арасындағы халықаралық автомобиль тасымалдарын жоспарлау, дамыту және жетiлдiру бойынша бiрлесiп күш жұмсауды  *жалғастыра отырып* ,   
      төмендегiлер туралы  *келісті* :

**1-бап**   
**Азия тас жолдары желiсiн бекiту**

      Бұдан әрi Тараптар деп аталатын, Уағдаласушы Тараптар сипаттамасы осы Келiсiмге I-қосымшада халықаралық маңызы бар автомобиль жолдарынан бағыттарын дамытудың үйлестiрiлген жоспары ретiнде келтiрiлген, олар өздерiнiң мемлекетiшiлiк бағдарламаларының шеңберiнде орындауға ниеттенiп отырған, төменде "Азия тас жолдары желiсi" деп аталатын, ұсынылып отырған автомобиль жолдарының желiсiн бекiтедi.

**2-бап**   
**Азия тас жолдары желiсiн белгiлеу**

      I-қосымшада сипатталған Азия тас желiсi өзiнiң басым бөлiгiнде бiрден артық қосалқы өңiрдi кесiп өтетiн жолдарды қоса алғанда Азия арқылы өтетiн халықаралық маңызы бар бағыттарды; қосалқы өңiрлер бойынша өтетiн бағыттар, соның iшiнде оларды көршiлес қосалқы өңiрлермен қосатын және Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтiк комиссиясына мүше-мемлекеттер бойынша өтетiн тас жолдардың бағыттарын қамтиды.

**3-бап**   
**Азия тас жолдары желiсiн дамыту**

      Азия тас жолдары желiсiнiң бағыттары осы Келiсiмге II-қосымшада келтiрiлген жiктеуге және жобалау нормаларына сәйкестiкке келтiрiледi.

**4-бап**   
**Азия тас жолдары желiсiнiң бағыттарын белгiлеу**

      1. Азия тас жолдары желiсiнiң бағыттары сипаттамасы осы Келiсiмге III-қосымшада келтiрiлген жол белгісiмен белгіленедi.   
      2. Осы Келiсiмге III-қосымшада сипатталған белгiге сәйкес келетiн жол белгiлерi 6-баптың ережелерiне сәйкес тиiстi мемлекетке қатысты осы Келiсiм күшiне енген күннен бастап, Азия тас жолдары желiсiнiң барлық бағыттарында бес (5) жыл iшiнде орнатылады.

**5-бап**   
**Осы Келiсiмге қол қою және оған қатысушының**   
**мәртебесiн алу рәсiмi**

      1. Осы Келiсiм Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтiк комиссиясына мүше болып табылатын мемлекеттер қол қою үшiн Шанхайда, Қытайда 2004 жылғы 26 сәуiрден бастап 28 сәуiрдi қоса алғанға дейiн, сонан соң Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Орталық мекемелерiнде Нью-Йоркте 2004 жылғы 1 мамырдан бастап 2005 жылғы 31 желтоқсанды қоса алғанға дейiн ашық.   
      2. Бұл мемлекеттер:   
      а) соңғы қол қою;   
      b) олардан кейiн бекiту, қабылдау немесе бекiту жүргiзiлетiн бекiту, қабылдау немесе бекiту шартымен қол қою; немесе   
      с) қосылу арқылы осы Келiсiмге Қатысушы бола алады.   
      3. Бекiту, қабылдау, бекiту немесе қосылу тиiстi нысанда құрастырылған құжатты Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына сақтауға тапсыру арқылы жүзеге acырылады.

**6-бап**   
**Осы Келiсiмнiң күшiне енуi**

      1. Осы Келiсiм кем дегенде сегiз (8) мемлекеттiң үкiметi 5-баптың 2-тармағына сәйкес Келiсiммен байланысты болуға келiскен күннен бастап тоқсаныншы күнi күшiне енедi.   
      2. Келiсiмнiң күшiне ену шарттары қанағаттандырыла бастаған күннен кейiн соңғы қол қойған немесе бекiту, қабылдау, бекiту немесе қосылу туралы құжатты сақтауға тапсырған мемлекеттiң әрқайсысына қатысты Келiсiм, ол соңғы қол қойған немесе ол осы құжатты сақтауға тапсырған күннен бастап тоқсан (90) күн өткеннен кейiн осы мемлекет үшiн күшiне енедi.

**7-бап**   
**Азия тас жолдары жөнiндегi жұмыс тобы**

      1. Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясы Келiсiмдi жүзеге асыру барысын қарау үшiн және кез-келген ұсынылған түзетулердi қарау үшiн Азия автомобиль жолдары жөнiндегi Жұмыс тобын құрады. Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтiк комиссиясына барлық мүше-мемлекеттер Жұмыс тобының мүшелерi болып табылады.   
      2. Жұмыс тобы өзiнiң кеңестерiн екi жылда бiр рет өткiзедi. Сондай-ақ кез-келген Тарап хатшылыққа жолданған хабарлама арқылы Жұмыс тобының арнайы кеңесiн шақыруды өтiнуi мүмкiн. Хатшылық Жұмыс тобының барлық мүшелерiн түскен өтініш туралы хабардар етедi және егер Тараптардың кемiнде үштен бiрi хатшылық хабарлаған күннен бастап төрт (4) айлық кезең iшiнде өтiнiшпен өздерiнiң келісетiндігi туралы хабарласа, Жұмыс тобының арнайы кеңесiн шақырады.

**8-бап**   
**Осы Келiсiмнiң негiзгi мәтiнiне түзетулер енгiзу рәсiмi**

      1. Осы Келiсiмнiң негiзгi мәтiнiне осы бапта көрсетiлген рәсiмдерге сәйкес тузетулер енгiзiлуi мүмкiн.   
      2. Осы Келiсiмге түзетулердi кез-келген Тарап енгiзе алады.   
      3. Хатшылық кез-келген ұсынылып отырған түзетудiң мәтiнiн Азия тас жолдары жөніндегі Жұмыс тобының барлық мүшелерiнiң арасында Жұмыс тобының оны қабылдау ұсынылып отырған кеңесiне дейiн кемiнде қырық бес (45) күн бұрын таратады.   
      4. Азия тас жолдары жөнiндегi Жұмыс тобы түзетуді қатысқан және дауыс бepyгe қатысқан Тараптардың үштен екi көпшілiгімен бекітеді. Хатшылық бекiтілген түзетудi қабылдау үшiн оны барлық Тараптар арасында тарататын Біріккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына жолдайды.   
      5. Осы баптың 4-тармағына сәйкес қабылданған түзету Тараптардың үштен екiсi қабылдағаннан кейін он екі (12) айдан соң күшіне енедi. Түзету күшіне енердiң алдында бұл түзетудi қабылдамайтындығы туралы хабарлағандарды қоспағанда, барлық Тараптарға қатысты күшіне енеді. Осы бапқа сәйкес қабылданған түзетудi қабылдамайтындығы туралы хабарлаған кез-келген Тарап бұдан кейiн кез-келген уақытта мұндай түзетудi қабылдау туралы құжатты Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына сақтауға тапсыра алады. Түзету бұл мемлекетке қатысты көрсетiлген құжатты сақтауға берген күннен кейін он екі (12) айдан соң күшіне енеді.

**9-бап**   
**Осы Келісімге I-қосымшаға түзетулер енгізу рәсiмi**

      1. Осы Келiсімге I-қосымшаға түзетулер осы бапта көзделген рәсiмге сәйкес енгiзiлуi мүмкiн.   
      2. Халықаралық шекаралық өткелдерді өзгертпейтiн iшкi трассаға қатысты түзетулерді қоспағанда, түзетулердi кез-келген Тарап тікелей мүдделі көршiлес мемлекеттермен кеңескеннен және консенсус қамтамасыз етiлгеннен кейiн ұсына алады.   
      3. Кез-келген ұсынылған түзетудің мәтiнiн хатшылық Жұмыс тобының барлық мүшелерiнiң арасында оны қабылдау ұсынылған Жұмыс тобының кеңесінен кем дегенде қырық бес (45) күн бұрын таратады.   
      4. Түзетулерді Азия тас жолдары жөнiндегi Жұмыс тобы қатысқан және дауыс беруге қатысқан Тараптардың көпшiлiгiмен бекiтедi. Бекiтiлген түзетудi хатшылық оны барлық Тараптардың арасында тарататын Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына жолдайды.   
      5. Осы баптың 4-тармағының ережелерiне сәйкес бекітiлген түзетулер, егер хабарланған күннен кейiн алты (6) ай ішінде мүдделі Тараптардың бipeуi де бұл түзетуге қарсылығы туралы Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына хабарламаса, қабылданған болып саналады.   
      6. Осы баптың 5-тармағына сәйкес қабылданған түзету осы баптың 5-тармағында көрсетілген алты (6) ай өткеннен кейiнгi күннен бастап үш (3) айдан соң барлық Тараптар үшін күшiне енедi.   
      7. Тiкелей мүдделi Тараптар болып мыналар есептеледi:   
      а) Азия тас жолдарына жаңа бағыт енгiзiлген немесе көп бөлiгiнде бiр қосалқы өңiрден артық аумақ арқылы өтетiн қолданыстағы бағыт өзгерген жағдайда, осы бағыт аумағы арқылы өтетiн Тарап; және   
      б) қосалқы өңiрлер iшiндегi Азия тас жолдарына жаңа бағыт енгiзiлген немесе қолданыстағы, соның iшiнде көршiлес қосалқы өңiрлердi қосатын бағыттар және мүше-мемлекеттер арқылы өтетiн бағыттар өзгерген жағдайда, аумағы арқылы осы бағыт немесе көп бөлiгiнде бiр қосалқы өңiрден артық аумақты қиып өтетiн Азия тас жолдарының бағыты өтетiн, онымен осы жаңа немесе игеруге жататын бағыт қосылатын, тапсырыс берген мемлекетпен шекаралас кез келген Тарап. Осы тармақтың мақсаты үшiн оның аумағында теңiз қатынасының соңғы пункттерi орналасқан, көп бөлiгiнде бiрден артық қосалқы өңiрдi қиып өтетiн Азия тас жолдары бағытында немесе жоғарыда көрсетiлген бағыттарда орналасқан екi Тарап шектесетiн болып есептеледi.   
      8. Осы баптың 5-тармағы бойынша келiспеушiлiктердi қарау үшiн хатшылық Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына түзету мәтiнiмен бiрге түзетуге тiкелей мүдделi Тараптардың тiзбесiн де бередi.

**10-бап**   
**Осы Келiсiмге II және III-қосымшаларға**   
**түзетулер енгiзу рәсiмi**

      1. Осы Келiсiмге II және III-қосымшаларға түзетулер осы бапта көзделген рәсiмдерге сәйкес енгiзiлуi мүмкiн.   
      2. Түзетулердi кез-келген Тарап ұсынуы мүмкiн.   
      3. Ұсынылатын кез-келген түзетудiң мәтiнiн хатшылық Жұмыс тобының барлық мүшелерiнiң арасында, оны қабылдау ұсынылған Жұмыс тобының мәслихатынан кем дегенде қырық бес (45) күн бұрын таратады.   
      4. Азия тас жолдары жөнiндегi Жұмыс тобы түзетулердi қатысқан және дауыс беруге қатысқан Тараптардың көпшiлiгiмен бекiтедi. Хатшылық қабылданған түзетудi барлық Тараптардың арасында тарататын Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына жолдайды.   
      5. Осы баптың 4-тармағына сәйкес қабылданған түзету егер хабарлама жiберiлген күннен кейiн алты (6) ай iшiнде Тараптардың үштен бiрiнен кемi өзiнiң түзетуге қарсылығы туралы Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына хабарласа, қабылданған болып саналады.   
      6. Осы баптың 5-тармағына сәйкес қабылданған түзету осы баптың 5-тармағында көрсетiлген алты (6) ай өткеннен кейiнгi күннен бастап үш (3) айдан соң барлық Тараптар үшiн күшiне енедi.

**11-бап**   
**Ескертпелер**

      14-баптың 5-тармағында көзделген жағдайларды қоспағанда, осы Келiсiмнiң кез-келген ережелерiне қатысты ескертпелерге жол берiлмейдi.

**12-бап**   
**Келiсiмнен шығу**

      Кез-келген Тарап Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына жазбаша хабарлама жолдау арқылы осы Келiсiмнен шыға алады. Шығу Бас хатшы бұл хабарламаны алған күннен бастап бiр (1) жыл өткеннен кейiн күшiне енедi.

**13-бап**   
**Осы Келiсiмнiң күшiн тоқтату**

      Егер Тараптардың саны қандай да бiр үздiксiз он екi айлық кезең iшiнде сегiзге (8) жетпесе, осы Келiсiм күшiн жояды.

**14-бап**   
**Дауларды реттеу**

      1. Екi немесе одан көп Тараптардың арасындағы осы Келiсiмдi түсiндiруге немесе қолдануға қатысты, дауласқан Тараптар келiссөз немесе консультациялар арқылы шеше алмаған кез-келген дау, арасында дау пайда болған Тараптардың кез-келгенiнiң өтiнiшi бойынша бiтiстiруге жатады және дауласқан Тараптар таңдаған тиiсiнше бiр немесе бiрнеше делдалдарға берiледi. Егер бiтiстiру туралы өтiнiш берiлген күннен бастап үш (3) ай iшiнде дауласқан Тараптар делдал немесе делдалдар таңдауға қатысты келiсiмге келмесе, бұл Тараптардың кез-келгенi дауды шешу соған берiлетiн бiр делдал тағайындау туралы өтiнiшпен Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына шағынуы мүмкiн.   
      2. Осы баптың 1-тармағының ережелерiне сәйкес тағайындалған делдал немесе делдалдардың ұсынымының мiндеттi күшi болмайды, бiрақ тиiстi дауласқан Уағдаласушы Тараптар қайта қарау үшiн негiз болады.   
      3. Арасында дау пайда болған Тараптар өзара келiсiм бойынша делдал немесе делдалдардың ұсынымын мiндеттi күшi бар ретiнде қабылдауға алдын-ала келiсуi мүмкiн.   
      4. Осы баптың 1, 2 және 3-тармақтары дауласқан Тараптар өзара келiскен дауды реттеудiң басқа шараларын жоққа шығаратын ретiнде түсiндiрiлмеуi тиiс.   
      5. Кез-келген мемлекет соңғы қол қою немесе бекiтiлген грамоталарды, қабылдау, бекiту немесе қосылу туралы құжатты сақтауға тапсыру кезiнде осы баптың бітісуге қатысты ережелерiмен өзiн байланысты деп санамайтындығы туралы ресми қосымша түсiнiк беруi мүмкiн. Басқа Тараптар осындай қосымша түсiнiктi сақтауға берген кез-келген Тарапқа қатысты осы баптың бiтiсу жөнiндегі ережелерiмен байланысты болуларын тоқтатады.

**15-бап**   
**Осы Келiсiмдi қолданудағы шектеулер**

      1. Осы Келiсiмнiң ешқандай ережесi Тараптардың қайсысына болмасын Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Жарғысымен үйлесiмдi және ол өзiнiң iшкi немесе сыртқы қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн қажеттi деп санайтын қалыптасқан жағдаймен шектелетiн шаралар қабылдауға кедергi келтiретiн ретiнде түсiндiрiлмеуi тиiс.   
      2. Тарап оның бюджеттiк немесе қаржыландырудың басқа нысандары болған жағдайда және өзiнiң заңдары мен нормативтiк кесiмдерiне сәйкес осы Келiсiмге сай Азия тас жолдары желiсiнiң дамуы үшiн барлық мүмкiн күштерiн салады.   
      3. Осы Келiсiмнiң ешқандай ережесi Тараптардың қайсысының болмасын тауарлар мен жолаушыларды оның аумағы арқылы өткiзуге рұқсат беруге мiндеттеме қабылдауы ретiнде түсiндiрiлмеуi тиiс.

**16-бап**   
**Тараптарға хабарлама**

      Осы Келiсiмнiң 7, 8, 9, 10-баптарында көзделген хабарлама және 14-бабында қалыптастырылған ескертпеден өзге Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысы 5-бапта көрсетiлген Тараптарға және басқа мемлекеттерге мыналар туралы хабарлайды:   
      а) 5-бапқа сәйкес соңғы қол қою, бекiту, қабылдау, бекiту және қосылу туралы;   
      b) 6-бапқа сәйкес осы Келiсiмнiң күшiне ену күнi туралы;   
      c) 8-баптың 5-тармағына, 9-баптың 6-тармағына және 10-баптың 6-тармағына сәйкес осы Келiсiмге түзетулердiң күшiне ену күнi туралы;   
      d) 12-бапқа сәйкес шығу туралы;   
      е) 13-бапқа сәйкес осы Келiсiмнiң қолданылуының тоқтатылуы туралы.

**17-бап**   
**Келiсiмге қосымшалар**

      І, ІІ және III-қосымшалар осы Келiсiмнiң ажырамас бөлiгi болып табылады.

**18-бап**   
**Келiсiмнiң хатшылығы**

      Осы Келiсiм хатшылығының рөлiн Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Азия мен Тынық мұхитқа арналған экономикалық және әлеуметтік комиссиясы атқарады.

**19-бап**   
**Осы Келiсiмдi Бас хатшыға сақтауға тапсыру**

      Осы Келiсiмнiң түпнұсқасы осы Келiсiмнiң 5-бабында көрсетiлген барлық мемлекеттерге тиiстi түрде куәландырылған көшiрмелерiн жолдайтын Бiрiккен Ұлттар Ұйымының Бас хатшысына сақтауға тапсырылады.

      Оған тиiстi түрде уәкiлеттендiрiлген, төменде қол қойғандар осыны куәландыру үшін осы Келісімге қол қояды.   
      2004 жылғы 26 сәуiрден бастап ағылшын, қытай және орыс тiлдерiнде бip данада қол қою үшiн Шанхайда, Қытай, ашылды және де үш мәтiннiң барлығы да бiрдей болып табылады және олардың бiрдей күшi бар.

**І-қосымша**   
**Азия тас жолдарының желісі**

      1. Азия тас жолдарының желiсi Шығыс және Солтүстiк Шығыс Азия, Оңтүстiк және Оңтүстiк Батыс Азия, Оңтүстiк Шығыс Азия және Солтүстiк пен Орталық Азия сияқты осындай қосалқы өңiрлердiң бiрiнен артығын басым бөлiгiнде қиып өтетiн бағыттарды; қосалқы өңiрлер iшiндегi бағыттарды, соның iшiнде оларды көршi қосалқы өңiрлермен жалғастыратын бағыттар және мүше мемлекеттер iшiнен өтетiн бағыттарды қоса алғандарды және а) астаналарға; b) бас өнеркәсiптiк және ауылшаруашылық орталықтарына; с) негiзгi әуе, теңiз және өзен кемепорттарына; d) негiзгi контейнерлi терминалдарға және депоға; және e) негiзгi туристiк мүше-мемлекеттердiң ішi арқылы өтетiн және ресурстарға кiрудi қамтамасыз ететiн Азиядағы халықаралық маңызы бар бағыттарды қамтиды.   
      2. Бағыт нөмiрлерi "Asian Highway" деген мағынаны бiлдiретiн, (Азия тас жолдары) "АН" әрiптерiнен басталады, олардан кейiн бiр, екi немесе үш сандар қойылады.   
      3. 1-ден 9-ға дейiнгi бiр таңбалы нөмiрлермен басым бөлiгiнде бiрден артық қосалқы өңiрдi қиып өтетiн Азия тас жолдарының бағыттары белгiленедi.   
      4. Екi таңбалы және үш таңбалы нөмiрлер қосалқы өңiрлердiң iшiндегi бағыттарды белгiлеу үшiн, соның iшiнде оларды көршi қосалқы өңiрлермен қосатын бағыттарға және мүше-мемлекеттер iшiндегi тас жол бағыттарын егеменде көрсетiлгендей етiп белгiлеу үшiн бөлiнiп берiледi:   
      а) 10-29 және 100-299 нөмiрлермен Бруней-Даруссаламды, Вьетнамды, Камбоджаны, Индонезияны, Лаос Халық Демократиялық Республикасын, Малайзияны, Мьянмуды, Сингапурды, Тайланд пен Филиппиндi қоса алғандағы Оңтүстiк Батыс Азия қосалқы өңiрiндегi бағыттар белгiленедi;   
      b) 30-39 және 300-399 нөмiрлермен Қытайды, Корей Халық Демоқратиялық Республикасын, Монғолияны, Корей Республикасын, Ресей Федерациясын (Қиыр Шығысты) 1 және Жапонияны қоса алғандағы Шығыс және Солтүстiк Шығыс Азия қосалқы өңiрiндегi бағыттар белгiленедi;   
      c) 40-59 және 400-599 нөмiрлермен Бангладештi, Бутанды, Индияны, Непалды, Пәкiстанды және Шри-Ланкiнi қоса алғандарды Оңтүстiк және Оңтүстiк Батыс Азия 2 қосалқы өңiрiндегi бағыттар белгiленедi.   
      d) 60-89 және 600-899 нөмiрлермен Ауғанстанды, Арменияны, Әзiрбайжанды, Грузияны, Иран Ислам Республикасын, Қазақстанды, Қырғызстанды, Ресей Федерациясын 1 , Тәжiкстанды, Түркiменстанды, Турцияны және Өзбекстанды қоса алғандарды Солтүстiк, Орталық және Оңтүстiк Батыс Азиядағы бағыттар белгіленедi.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1 Ресей Федерациясы бағыттарды нөмiрлеу мақсатында, оның географиялық ұзындығы ескерiліп екi аймаққа қосылады.

**Азия тас жолдары бағыттарының тізбесі**

            Азия тас жолдарының бiрден артық қосалқы өңiрдi   
                       қиып өтетiн бағыттары   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
   АТЖ   |   
бағытының|                     Бағыттар   
  нөмiрi |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
AH1      Токио - Фукуока - паром - Пусан - Кьенгджу - Тэгу - Тэджон   
         - Сеул - Мусан - Гэсон - Пхеньян - Синуйджу - Дадонг -   
          Шеньян - Пекин - Шицзячжуан - Чженчжоу -Синьян - Ухань -   
         Чаньша - Сянтань -  Гуанчжоу - (- Шеньчжень) -  Наньнин -   
         Юигуань- Хунги - Донгданг - Ханой - Винь - Донгха - Хюэ -   
         Дананг - Хойан - Нятранг - Бьенхоа - (Вунггау) - Хошимин -   
         Мокбай - Баает - Пномпень - Пойпег - Араньяпратет -   
         Кабинбури - Хинконг - Бангпаин (- Бангкок) - Накхонсаван -   
         Так - Мэсот - Мьявади - Паяджи (- Янгон) - Мейктила -   
         Мандалай - Таму - Mopex - Импхал - Кохима - Димапур -   
         Нагаон - Джорабад (- Гувахати) - Шиллонг - Дауки - Тамабил   
         - Силхет - Кячпур - Дакка - Джессур - Бенапол - Бангаон -   
         Колката - Бархи - Канпур - Агра - Дели - Аттари - Уага -   
         Лахор - Равалпинди (- Исламабад) - Хассан-Абдал - Пешавар -   
         Торхам - Кабул - Кандагар - Диларам - Герат - Исламқала -   
         Докхарун - Mecxeд - Сабзеаар - Дамган - Семнан - Тегеран -   
         Казаин - Табриз - Эйвогли - Базарган - Гурбулак -   
         Догубаязит - Аскале - Рефахие - Сивас - Анкара - Гереде -   
         Стамбул - Капикуле - Болгария шекарасы

АН2      Денпасар - Сурабайя - Суракарта - Семаранг - Чикампек   
         (- Бандунг) - Джакарта - (- Мерак) - паром - Сингапур -   
         Синай-Утара - Серембан - Куала-Лумпур - Баттеруэрт -   
         Букит Кайю Хитам - Caдao - Хатьяй - Бангкок - Бангпаин -   
         Накхонсаван Так - Чианграй - Месай - Тачилек - Кьяингтонг   
         - Мейктила - Мандалай - Таму - Морех - Импхал - Кохима -   
         Димапур - Нагаон - Джорабад (- Гувахати) - Шиллонг - Даоки   
         - Тамабил - Силхет - Качпур - Дакка - Хатикамрул -   
         Банглабандха - Силигури - Какарбхитта - Патхлайя -   
         Нараянгхат - Кохалпур - Махендранагар - Брамхадев Манди -   
         Банбаса - Рампур - Дели - Аттари - Уага - Лахор - Мултан -   
         Рори - Кетта - Тафтан - Мирджавех - Захедан - Керман -   
         Анар - Язд - Салафчеган - Тегеран - Савех - Хамадан -   
         Хосреви

АН3      Улан-Уде - Кяхта - Алтанбулаг - Дархан - Улан-Батор -   
         Налайха - Чойр - Сайн-шанд - Замин-Уд - Эранхот - Пекин -   
         Тангу   
         Шанхай - Ханчжоу - Наньчан - Сянтань - Гуйян - Куньмин -   
         Цзинхун (- Далуо - Монгла - Кьяинтонг) Мохан - Ботен -   
         Натый - Хуайсай - Чиангхонг - Чианграй

АН4      Новосибирь - Барнауыл - Ташанта - Ұланбайшинт - Хоад -   
         Ярантай   
         Үрiмшi - Каши-Хонкираф - Хунджераб - Хассан-Абдал -   
         Равалпинди (- Исламабад) - Лахор - Мултан - Рори -   
         Хайдарабад - Карачи

AH5       Шанхай - Наньцзин - Синьян - Сиань - Ланьчжоч - Тулфань -   
          Yрiмшi - Куитунь - Джинге - Хоргос - Алматы - Қаскелең -   
         Қордай - Георгиевка - Бiшкек - Қарабалта - Чалдовар -   
         Мерке - Шымкент - Жiбек-Жолы - Чернявка - Ташкент -   
         Сырдария - Самарқанд - Навои - Бұхара - Алят - Фарап -   
         Түркiменабат - Мары - Тэджен - Ашғабат - Сердар -   
         Түркiменбашы - паром - Баку - Алат - Гази-Маммед - Ганджа   
         - Қазақ - Қызыл көпiр - Тбилиси - Мцхета - Хашури - Сенаки   
         - Поти (- Болгарияга дейiнгі паром, Румыния Украина) -   
         Батуми (- Болгарияға, Румынияға, Украинаға дейiнгi паром) -   
         Сарпи - Сарп - Трабзон - Самсун - Мерзифон - Гереде -   
         Стамбул - Капикуле - Болгария шекарасы

АН6      Пусан - Кьенгджу - Кангнунг - Кансон - Косон - Вонсан   
         (- Пхеньян) - Чончжин - Сонбон - Кхасан - Хасан -   
         Раздольное - (- Владивосток - Находка) - Уссурийск   
         Пограничный - Суйфэньхэ -  Харбин - Цицихар - Маньчжоули -   
         Забайкальск - Чита - Улан-Уде - Иркутск - Краснояр -   
         Новосибирь - Омбы - Есiлкөл - Қарақоға - Петропавл -   
         Чистое - Петухово - Челябi - Уфа - Самара - Москва -   
         Красное - Белоруссия шекарасы

АН7      Екатеринбург - Челябi - Тройск - Каэрак - Қостанай -   
         Астана - Қарағанды - Бурылбайтал - Мерке - Чалдовор -   
         Қара балта - Ош - Андижан - Ташкент - Сырдария - Хаваст -   
         Худжанд - Душанбе - Нижний Пандж - Ширхан - Полехумри -   
         Джебул - Саредж - Кабул - Кандагар - Спинболдак - Чаман -   
         Кетта - Калат - Карачи

АН8      Финляндия шекарасы - Торпиновка - Выборг - Санкт-Петербург   
         - Москва - Тамбов - Борисоглебск - Волгоград - Астрахань -   
         Хасавюрт - Махачкала - Казмалярский - Самур - Сумгаит -   
         Баку - Алят - Биласувар - Астара - Рашт - Казвин - Тегеран   
         - Савех - Axвaт - Бандер - Эмам   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Көршi қосалқы өңiрлермен жалғастыратын бағыттарды және**   
**мүше мемлекеттер арқылы өтетiн Азия тас жолдарының**   
**бағыттарын қоса алғандағы қосалқы өңiрлер iшiндегi**   
**Азия автомобиль жолдарының бағыттары**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
**Оңтүстiк Шығыс Азия**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
AH11     Вьентьян - Банлао - Тхакхэк - Сено - Пакса - Веангкхам -   
         Транпэангреал - Стынгтраенг - Кратя - Пномпень - Сиануквиль

AH12     Натый - Удомсай - Пакмонг - Луангпрабанг - Вьентьян -   
         Тханаленг - Нонгкхай - Удонтхани - Кхонкэн -   
         Накхонрачасима - Хинконг

АН13     Удомсай - Муангнгын - Хуайкон - Уттарадит - Пхитсанулок -   
         Накхонсаван

AH14     Xaйфон - Ханой - Вьетри - Лаокай - Хекоу - Куньмин - Руили   
         - Мусэ - Лашио - Мандалай

АН15     Винь - Каотрео - Кеоныа - Банлао - Тхаккэк - Накхонпханом   
         - Удонтхани

АН16     Донгка - Лаобао - Денсавань - Сено - Саваннакхет -   
         Мукхдахан - Кхонкэн - Пхитсанулок - Так

AH18     Хатьяй - Сунгайколок - Рантау - Панджанг - Кота-Бару -   
         Куантан - Джохор-Бару - Джохор-Бару бөгеті

АН19     Накхонратчасима - Кабинбури - Лэмчабанг - Чонбури -   
         Бангкок

AH25     Банда Ачех - Медан - Тебинтингги - Думай - Пеканбару -   
         Джамби - Палембанг - Танджунг-Каранг - Бакаухени - паром -   
         Мерак

АН26     Лаоаг - Манила - Легаспи - Матног - паром - Аллен -   
         Таклобан (- Ормок - (-паром) Сeбу) - Лилоан - паром -   
         Суригао - Давао (- Кагаян де Opo) - Xeнepaль-Сантос -   
         Замбоанга   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
**Шығыс және Солтүстiк Шығыс Азия**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
АН30     Уссурийск - Хабаровск - Белогорск Чита

AH31      Белогорск - Благовещенск - Хейхэ -Харбин - Чанчунь -   
          Шеньян - Далянь

АН32     Сонбонг - Вонджонг - Цюаньхэ - Хуньчунь -  Чанчунь - Аршан   
         - Нумруг - Сумбер - Чойбалсан - Ондорхан - Налайха -   
         Улан-Батор - Улястай - Ховд

АН33      Харбин -Тунцзян

AH34      Ляньюньган - Чженчоу - Сиань   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
**Оңтүстiк Азия**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
АН41     Мьянмы шекарасы - Текнаф - Кокс Базар - Читтагонг -   
         Качпур - Дакка - Хатикамрул - Джессур - Монгла

АН42      Ланьчжоу - Синин - Голмуд - Лхаса - Чжанму - Кодари -   
         Катманду - Нараянгхат - Патхлайя - Биргандж - Раксаул -   
         Пипракотхи - Музаффарпур - Барауни - Бархи

АН43     Агра - Гвалиор - Нагпур - Хайдарабад - Бангалор -   
         Кришнагири - Малурай - Дхнушкоди - паром - Талайманнар -   
         Дамбулла - Курунегала (- Канды) - Коломбо - Матара

AH44     Блacop - Бхубанесвар - Тринкомали - Дамбулла

АН45     Колката - Харатпур - Висакхапатнам - Виджаавада - Ченнай -   
         Кришнагири - Бангалор

АН46     Харагпур - Нагпур - Дхуле

АН47     Гвалиор - Дхуле - Тхане (- Мумбай) - Бангалор

АН48     Пхуэнтшолэнг - Индия шекарасы

АН51     Пешавар - Дера Исмаил Хан - Кетта   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
**Солтүстiк, Орталық Оңтүстiк Батыс Азия**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
АН60     Омбы - Черлак - Ертiс өңiрi - Павлодар - Семей - Таскескен   
         - Yшарал - Алматы - Қаскелең - Бурылбайтал

АН61     Каши - Туругарт - Тороугарт - Нарын - Бiшкек - Георгиевка   
         - Қордай - Мерке - Шымкент - Қызылорда - Арал - Қарабұтақ   
         - Ақтөбе - Орал - Каменка - Озимки - Саратов -   
         Борисоглебск - Воронеж - Курск - Крупец - Украина шекарасы

АН62     Петропавл - Арқалық - Жезқазған - Қызылорда - Шымкент -   
         Жібек-жолы - Чернявка - Ташкент - Сырдария - Самарканд -   
         Гузар - Термез - Хайратан - Мазари-Шариф

АН 63    Самара - Курлин - Погодаево - Орал - Атырау - Бейнеу -   
         Оазис - Нүкiс - Бұхара - Гузар

АН64     Барнауыл - Веселояр - Қызыл ауыл - Семей - Павлодар -   
         Шiдертi - Астана - Көкшетау - Петропавл

АН65     Каши - Аркакстан - Иркештам - Сарыташ - (- Ош) - Каpамык   
         - Вахдат - Душанбе - Турсунзаде - Узун - Термез

АН66     Қытай шекарасы - Кульма - Хоруг - Кулоб - Вахдат - Душанбе   
         өткелi

АН67     Куйтан - Бакету - Бахты - Таскескен - Семей - Павлодар -   
         Шiдертi- Қарағанды - Жезқазған

АН68     Цзинхэ - Алатавшанкоу - Достық - Yшарал

АН70     Украина шекарасы - Донецк - Волгоград - Астрахань -   
         Котяевка - Атырау - Бейнеу - Жатыбай ( - Ақтау) - Бекдаш -   
         Түркiменбашы - Сердар - Гудуролум - Инче-Бороун - Горган -   
         Сари - Семнан - Дамгхан - Язд - Анар - Бендер-Аббас

АН71     Диларам - Заранг - Милак - Забол - Даштак

АН72     Тегеран - Ком - Эсфахан - Шираз - Бушер

АН75     Теджен - Capaxc - Саракхс - Мешхед - Бирджанд - Нехбандан   
         - Даштак - Захедан - Чабахар

AH76     Полехумри - Мазари-Шариф - Герат

АН77     Джебельсардж - Бамьян - Герат - Тургунди - Серкетябат -   
         Мары

АН78     Ашгабат - Човдан өткелi- Баджгиран - Кучам - Шабзевар -   
         Керман

АН81     Ларси - Мцхета - Тбилиси - Садахло - Баграташен - Ванаджор   
         - Аштарак - Ереван - Эрасх - Садарак - (граница Турции)   
         Нахичевань - Джульфа (- Джольфа) - Ордубад - Агарак - Мегри   
         Агбанд - Горадиз - Газимаммед - Алят - Баку - паром - Ақтау

АН82     Ресей Федерациясының шекарасы - Леселидзе - Сухуми -   
         Сенаки - Хашури - Ахалцихе   
         (- Baлe) - Жданов - Бавра - Гумри (- Акурик) - Аштарак -   
         Ереван - Эрасх - Горис - Капан - Мегри - Агарак - Нурдуз -   
         Джольфа - Ивэоглу

АН83     Қазақ- Узунтала - Паравакар - Ереван

AH84     Догубаязит - Диярбакир - Газянтеп - Топраккале   
         (- Искендерон) - Адана - Ичель

AH85     Рефахие - Амасья - Мерзифон

AH86     Аскале - Байбург - Трабзон

АН87     Анкара - Афьон - Узак - Измир   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ескерту:   
      Жақшада көрсетiлген бағыттар жақша алдында тұрған жерден тармақталғанын бiлдiредi.   
      Асты сызылған учаскелер Азия тас жолдарының ықтимал бағыттарын бiлдiредi.   
      "паром" деген сөз Тараптарға қандай да болмасын мiндеттер жүктейтiнi ретiнде түсiндiрiлмеуi керек.

**ІІ қосымша**   
**Азия тас жолдары желісінің жіктелуі және**   
**жобалау нормалары**

**І. Жалпы ережелер**

      Азия тас жолдарын жiктеу және жобалау нормалары Азия тас жолдарын салу, жаңғырту және бағыттарын күтiп ұстауға қатысты ең төменгi стандарттар мен ұсынымдарды құрайды. Тараптар жаңа жолдар салу кезiнде де, қолданыстағылардың класын және жаңғыртылуын жоғарылату кезiнде де осы ережелердi сақтау үшiн барлық күшiн жұмсайды. Бұл стандарттар құрылыс тұрғызылған аумаққа қатысты қолданылмайды.

**ІІ. Азия тас жолдары бағыттарының жіктелуі**

      Азия тас жолдарының жiктелуi 1-кестеде көрсетiлген.   
      1-кесте. Азия тас жолдарының жiктелуi   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
       Класы     |     Сипаттамасы    |        Жол жамылғысы   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Автомагистраль    Кiруi бақыланатын    Асфальт-бетон немесе   
                  автомобиль жолдары   цемент-бетон   
I класс           Төрт немесе одан көп Асфальт-бетон немесе   
                  жолақтар             цемент-бетон   
II класс          Екi жолақ            Асфальт-бетон немесе   
                                       цемент-бетон   
III класс         Екi жолақ            Битуммен екi рет өңделген   
                                       жамылғы   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Жiктелуде "Автомагистраль" кiруi бақыланатын автомобиль жолдарына жатады. Кiруi бақыланатын автомобиль жолдары автомобильдерге ғана арналған. Кiруi бақыланатын автомобиль жолдарына әртүрлi деңгейдегi айырым арқылы ғана кiруге болады. Қозғалыс қауiпсiздiгiн және автомобильдер қозғалысының жоғары жылдамдығын қамтамасыз ету мақсатында мопедтер, велосипедтер және жаяу жүргiншiлер үшiн кiруi бақыланатын автомобиль жолдарын пайдалануға тыйым салынады. Кiруi бақыланатын автомобиль жолдары үшiн бiр деңгейде қиылысу жобаланбайды, ал жүру бөлiгi орта жолақпен бөлiнедi.   
      "III класс" құрылысты қаржыландыру үшiн қаражаттар көлемi шектелген жағдайда ғана және/немесе жол салу үшiн шектеулi бөлiнген жолақтары кезiнде пайдаланылады. Алдағы уақытта мүмкiндiгiнше қысқа мерзiмде жол жамылғысын жетiлдiру қажет және оны асфальт-бетон немесе цемент-бетон жамылғысымен жасау керек. III класс та ең төменгi қалаулы стандарт болып саналатынына қарай жолдың III кластан төмен тұрған кез келген учаскелерiн, оларды осы кластардың стандарттарына сәйкестiкке келтiре отырып, жетiлдiру бойынша жұмыстарды көтермелеу қажет.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
1 Тараптар өз талаптарына сәйкес құрылыс тұрғызылған аумақты белгiлейдi.

**III. Азия тас жолдары желісіне кіретін автомобиль жолдарын жобалау нормалары**

      1. Жергiлiктi жердiң жiктелуi   
      Жергiлiктi жердiң жiктелуi 2-кестеде келтiрiлген.

                    2-кесте. Жергiлiктi жердiң жiктелуi   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
    Жергілiктi жердiң жiктелуi     |    Бойлық еңiс   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жазық рельеф (Р)                     0-10 пайыз   
Төбелі рельеф (Х)                   10-25 пайыз   
Таулы рельеф (Г)                    25-60 пайыз   
Тау рельеф (К)                         60 пайыз   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      2.  Есептiк жылдамдық   
      Есептiк жылдамдық мынадай мәндермен анықталады: сағатына 120, 100, 80, 60, 50, 40 және 30 км. Есептiк жылдамдық, автомобиль жолдарының жiктелуi және жергiлiктi жердiң жiктелуi арасындағы өзара байланыс 3-кестеде келтiрiлген. Сағатына 120 км есептiк жылдамдық автомагистралдар үшiн ғана қолданылады (бөлу жолақтары және әртүрлi деңгейдегi қиылыстары бар кiруi бақыланатын автомобиль жолдары).

**3-кесте. Автомобиль жолдары және жергiлiктi жердi**   
**жiктеудiң есептiк жылдамдығы арасына қатысты**   
                                    (Өлшем бiрлiгі км/сағат)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жергілiктi жердiң|Автомагистраль| І класс | ІІ класс | ІІІ класс   
    жiктелуi     |              |         |          |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жазық рельеф (Р)      120          100        80          60   
Төбелі рельеф (Х)     100           80        60          50   
Таулы рельеф (Г)      80            50        50          40   
Тау рельеф (К)        60            50        40          30   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      3.  Бойлық пiшiн   
      4-кестеде жолдардың әрбiр класы бойынша бөлiнген жолақ енiнiң параметрлері, қозғалыс жолағының ені, жол жиегiнiң енi, бөлу жолағының енi, жол жамылғысының еңiсi және жол жиегінiң еңiсi көрсетiлген.   
      Жаяу, жүргiншi, велосипедтер және көлiк-арба қозғалысы құрылыстың автомобиль қозғалысынан, бұл қажет болған жерде арнайы өту жолдарын және/немесе жаяужолдарды салу арқылы бөлiнуiн талаппен ұсынады.

**4-кесте. Азия тас жолдарының желiсiндегi автомобиль**   
**жолдарын жобалау нормалары**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Тас жолдарды жiктеу   |   Автомагистраль (4 |  І класс (4 және   
                      | және одан көп жолақ)|  одан көп жолақ)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жергілікті жердің     |  Р |  Х  |  Г |  К  |  Р |  Х  |  Г |  К   
жіктелуі              |    |     |    |     |    |     |    |   
Есептiк жылдамдық   
(км/сағат)            120   100   80   60    100  80          50   
Енi (м)  Бөлiнген жо.   
         лақ          (50)                   (40)   
         Жүру бөлiгi.   
         нiң жолағы   3,50                   3,50   
         Жол жиегi    3,00        2,50       3,00             2,50   
         Бөлу жолағы  4,00        3,00       3,00             2,50   
Жол трассасының жос.   
парындағы қисықтың ең   
кiшi радиусы (м)      520   350   210   115  350  210         80   
Жол жамылғысының   
еңiсi (%)             2                      2   
Жол жиегiнiң   
еңiсi (%)             3-6                    3-6   
Жол жамылғысының      Асфальт-бетон/         Асфальт-бетон/   
түрi                  Цемент-бетон           Цемент-бетон   
Вираждың ең үлкен   
еңісi (%)             10                     10   
Ең үлкен тiк еңiс (%) 4     5     6     7    4    5    6      7   
Есептiк жүктеме   
(ең азы)              НS20-44                НS20-44   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Кестенің жалғасы   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Тас жолдарды жiктеу   |  ІІ класс (2 жолақ) | ІІІ класс (2 жолақ)   
Жергілікті жердің     |  Р |  Х  |  Г |  К  |  Р |  Х  |  Г |  К   
жіктелуі              |    |     |    |     |    |     |    |   
Есептiк жылдамдық   
(км/сағат)            80    60    50   40    60    50   40    30   
Енi (м)  Бөлiнген жо.   
         лақ          (40)                   (30)   
         Жүру бөлiгi.   
         нiң жолағы   3,50                   3,00(3,25)   
         Жол жиегi    2,50        2,00       1,5(2.0)   0,75(1,5)   
         Бөлу жолағы   
Жол трассасының жос.   
парындағы қисықтың ең   
кiшi радиусы (м)      210   115   80    50   115   80   50    30   
Жол жамылғысының   
еңiсi (%)             2                      2-5   
Жол жиегiнiң   
еңiсi (%)             3-6                    3-6   
Жол жамылғысының      Асфальт-бетон/         Битумды екі рет өңдеу   
түрi                  Цемент-бетон   
Вираждың ең үлкен   
еңісi (%)             10                     10   
Ең үлкен тiк еңiс (%) 4     5     6     7    4    5    6      7   
Есептiк жүктеме   
(ең азы)              НS20-44                НS20-44   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ескерту: Жақшадағы сандар ұсынылатын параметрдi көрсетедi.   
      Жол жоспарындағы қисықтың ең кiшi радиусы виражымен жиынтықта анықталады.   
      Бөлу жолақтарының ұсынылған енi тиiстi қорғаныс қоршауы болған кезде кішірейтілуі мүмкін.   
      Тараптар көпiрлер, эстакадтар және туннелдер сияқты құрылыстар салу кезінде өз ұлттық нормаларын қолданады.

      4.  Трасса жоспары   
      Жоспардағы жол ол өтетiн жергiлiктi жердің топографиялық ерекшелiктерiне сәйкес болуы тиiс. Жоспардағы ең кіші қисықтар радиусын өтпелі қисықтармен қажет және жинақтылықта ғана қолдану керек. Кез келген мүмкiндiк кезiнде жоспарда түйiсетiн қисық жасамау керек. 5-кестеде тас жолдың әрбiр класы бойынша жоспардағы ең кiшi қисық радиусы көрсетiлген.

**5-кесте. Тас жолдың жоспардағы ең кіші қисықтар радиусы**

                                              (Өлшем бiрлiгi: м)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жергілiктi жердiң|Автомагистраль| І класс | ІІ класс | ІІІ класс   
    жiктелуi     |              |         |          |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жазық рельеф (Р)   520(1000)     350(600)    210          115   
Төбелі рельеф (Х)  350(600)      210(350)    115           80   
Таулы рельеф (Г)   210(350)       80(110)     80           50   
Тау рельеф (К)     115(160)       80(110)     50           30   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*Ескерту* : Жақшадағы сандар ұсынылған мәндерді бiлдiредi.   
      Жоспардағы ең кіші қисықтар радиусы ерекше жағдайларда ғана шектеуге ұсынылады, ал басқа жағдайларда тиiстi ең кiшi радиустан 50-100 пайызға асатын қисықтар радиустарын қолдану керек.   
      Жоспардағы қисықтарды жобалау кезiнде таулы және тау рельефi жағдайында оларды бойлық пiшiнмен және қисықтар арасындағы арақашықтықпен байланыстыра қарауды ұсынады.   
      Өтпелi қисықтарды 6-кестеде көрсетiлген параметрлерден аз радиустармен қисықты байланыстыру үшiн жоспарлау керек. Олардың радиусы 6-кестеде көрсетілген параметрлерден екі есе асқан жағдайда да өтпелi қисықтарды жобалау ұсынылады.

**6-кесте. Өтпелі қисықтарды жобалауды талап ететін**   
**радиустар**   
                                              (Өлшем бiрлiгi: м)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жергілiктi жердiң|Автомагистраль| І класс | ІІ класс | ІІІ класс   
    жiктелуi     |              |         |          |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жазық рельеф (Р)     2 100         1 500     900          500   
Төбелі рельеф (Х)    1 500           900     500          350   
Таулы рельеф (Г)       900           500     350          250   
Тау рельеф (К)         500           500     250          130   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Өтпелі қисықтың ең кіші ұзындығына қатысты 7-кестеде көрсетілген параметрлерді қолдау ұсынылады.

**7-кесте. Өтпелi қисықтың ең кiшi ұзындығы**

                                             (Өлшем бiрлiгi: м)   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жергілiктi жердiң|Автомагистраль| І класс | ІІ класс | ІІІ класс   
    жiктелуi     |              |         |          |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жазық рельеф (Р)      100           85        70          50   
Төбелі рельеф (Х)     85            70        50          40   
Таулы рельеф (Г)      70            50        40          35   
Тау рельеф (К)        50            50        35          25   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Вираждың ең жоғарғы еңiсi жергiлiктi жердiң барлық түрлерi үшiн 10 пайызға тең болуы тиiс.

      5.  Бойлық пiшiн   
      Төбелi жердегi жолдың бойлық пiшiнi сол жердiң рельефiн түзету кезiндегi үйiнділер және ойықтарды жайғастырудың экономикалық дұрыстығын есепке ала отырып мүмкiндiгiнше жатық болуы тиiс. Жолдың бойлық еңiсiнiң ең жоғарғы рұқсат етiлетiн көлемiн таңдау кезiнде, оны одан әрi жаңғыртудың алғашқы инвестицияларды жоюға әкелуi мүмкiн екенiн ескеру ұсынылады.

      8-кестеде көрсетiлген ең жоғарғы еңiс параметрлер тас жолдардың барлық кластары үшiн пайдаланылады

**8-кесте. Ең жоғарғы тiк еңiс**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
    Жергілiктi жердiң жiктелуi    |  Ең жоғарғы тік еңіс   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жазық рельеф (Р)                     4 пайыз   
Төбелі рельеф (Х)                    5 пайыз   
Таулы рельеф (Г)                     6 пайыз   
Тау рельеф (К)                       7 пайыз   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Учаскенiң көтерiлу ұзақтығы 9-кестеде көрсетiлген мәндерден артқан жағдайларда, көтерiлетiн жерлерде қарқынды жүк қозғалысы кезiнде қозғалыстың қосымша жолақтар салу ұсынылады.   
      9-кестеде берiлген аатомагистралдар және жолдың I класы үшін еңiс учаскесiнiң қажеттi ұзындығы көтерiлетiн, жерлерде қозғалыстың қосымша жолағының құрылғысы ұсынылады.

**9-кесте. Әртүрлi бойлық еңiс кезiндегi көтерiлудiң**   
**ең үлкен ұзындығы**   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
    Жергілiктi жердiң    |   Автомагистраль  |    І класс   
        жiктелуi         |                   |   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   
Жазық рельеф (Р)           3 пайызда - 800 м    3 пайызда - 900 м   
                           4 пайызда - 500 м    4 пайызда - 700 м   
Төбелі рельеф (Х)          4 пайызда - 700 м    4 пайызда - 800 м   
                           5 пайызда - 500 м    5 пайызда - 600 м   
Таулы рельеф (Г)           5 пайызда - 600 м    5 пайызда - 700 м   
                           6 пайызда - 500 м    6 пайызда - 500 м   
Тау рельеф (К)             6 пайызда - 500 м    6 пайызда - 500 м   
                           7 пайызда - 400 м    7 пайызда - 400 м   
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      6.  Жол жамылғысы

      Жолдың жүру бөлiгi цемент-бетон немесе асфальт-бетон жамылғысынан болуы тиiс. Сонымен бiрге, III классты жолдың шағылтас жамылғысы битуммен екi мәрте өңделген болуы мүмкiн.   
      Азия тас жолдары желiсiнiң көптеген учаскелерiндегi жамылғы жеткiлiксiз көтергiш мүмкiндiктердiң кесiрiнен зақымданады. Осыған байланысты жол төсемесiнiң зақымдануын болдырмау және соңғы нәтижесiнде жолдарды күтiп ұстауға арналған шығыстарды қысқарту үшiн жамылғыға түсетiн есептiк жүктеменi мұқият анықтау керек.   
      Сонымен бiрге жол жамылғысын жобалау кезiнде мынадай факторларға назар аударылуы керек:   
      а) оське жүктеме;   
      b) қозғалыстың қарқындылығы;   
      с) жамылғының негiзiне және жер төсемiне пайдаланылатын материалдар ретiнде (елдер бойынша құрылыс материалдары сапасында айырмашылық болатындықтан, Азия автомобиль жолдарының желiсiн жобалау нормаларына жол жамылғыларының есебi жөнiндегi нұсқаулық қосылмады).

      7.  Есептiк жүктеме   
      Жобалық жүктеме (ең жоғарғы оське жүктеме) ауыр көлiк құралдарының және әсiресе контейнерлер тасымалдауға арналған көлiк құралдарының өсуiн ескере отырып белгiленуi тиiс. Жолдардың уақытынан бұрын зақымдануының алдын алу және оларды күтiп ұстауға арналған шығындарды қысқарту үшiн, Азия автомобиль жолдарының желiсi халықаралық автомобиль жолдарының желiсi ретiнде жол төсемелерiнiң жоғары көтергiш мүмкiндiктерiне ие болуы керек.   
      Ең кiшi жүктеме ретiнде құрылыстарды жобалау үшiн толық тиеу кезiнде тiркеме арқылы жасалатын жүктемеге тиiстi халықаралық стандарт болып табылатын, HS 20-44 ең кiшi жүктемесi қолданылуы тиiс.

      8.  Көпiрасты габаритi   
      Ең кiшi көпiрасты габаритi халықаралық стандарттың (ISO) контейнерлердi қауiпсiз тасымалдау үшiн талабы болып табылатын 4,5 м құрауы тиiс. Сонымен бiрге қолданыстағы құрылыстардың, мысалы көпiрлердiң, қайта салынуының жоғарғы құны кесiрiнен жеткiлiктi көпiрасты габаритiн қамтамасыз ету мүмкiн емес болған жағдайларда, отырғыштығы төмен iлеспелердi қолдануға болады.

      9.  Қоршаған орта   
      Жаңа жолдарды салу жобаларын дайындау кезiнде ұлттық нормаларға сәйкес қоршаған ортаға әсерiн бағалау жүргiзiлуi тиiс. Бұл ереженi қолданыстағы автомобиль жолдарын қайта жаңарту немесе маңызды жаңғырту кезiнде осындай бағалауды қарастыра отырып кеңейткен дұрыс.

      10.  Жол қозғалысының қауiпсiздiгi   
      Азия автомобиль жолдары желiсiн дамыту кезiнде Тараптар жол қозғалысының қауiпсiздiгi мәселелерiне жан-жақты назар аударады.

**III қосымша**   
**Азия тас жолдарының желісін тану және белгілеу**

      1. Азия тас жолдарының бағыттарын тану және белгiлеу үшiн пайдаланылатын белгiлер төрт бұрышты пiшiндi болады.   
      2. Бұл белгi AH деген әрiптерден тұрады, әдетте, арап сандарымен белгiленген бағыттың нөмiрi келедi.   
      3. Белгiнiң ақ немесе қара жазуы болады; ол басқа белгiлермен немесе онымен бiрiктiрiлiп бекiтiлуi мүмкiн.   
      4. Белгi үлкен жылдамдықпен келе жатқан көлiк құралдарының жүргiзушiсi бұл белгiнi айырып тану және түсiнуiне жеңiл болатындай көлемде болуы тиiс.   
      5. Азия тас жолдарының бағыттарын тану және белгiлеуге арналған белгi жолды ұлттық стандарттарға сәйкес белгiленген белгiнi пайдалану мүмкiндiгiн жоққа шығармайды.   
      6. Азия тас жолдарының бағыттарының нөмiрi осы мемлекеттiң көрсеткiш белгiлерiнiң жүйесiне қосылады (немесе осы жүйеге бiрiгедi). Нөмiрмен белгiленетiн белгi әрбiр кiру немесе айырым алдында да, сонымен қатар олардан кейiн де белгiленуi мүмкiн.   
      7. Егер мемлекеттер Азия тас жолдарының желiсi бойынша Үкiметаралық келiсiмнiң де, Халықаралық автомагистралдар туралы Еуропалық келiсiмнiң де Тараптар болып табылған жағдайда, Тараптардың қалауы бойынша бағыттар не Азия тас жолдары бағыттарының белгiлерiмен, не Еуропалық халықаралық аатомагистралдардың белгiлерiмен, не сол және басқа да екi белгiлермен белгiленедi.   
      8. Егер Азия тас жолдарының бағыты басқа бағытпен өтетiн немесе Азия тас жолдарының басқа бағыттарын қиып өтетiн болса, осындай кiру немесе айырым алдында Азия тас жолдары бағыттарының тиiстi нөмiрiн көрсету ұсынылады.

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК