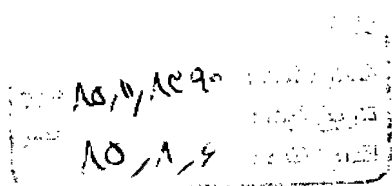


۳۴۶۵۵/۹۱۳۷۷
۸۵/۸/۱



بسمه تعالی

”با صلوات بر محمد و آل محمد“



جناب آقای دکتر حداد عادل
رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه ”موافقتنامه بین دولتی شبکه بزرگراه آسیایی“ که بنا به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور در جلسه مورخ ۱۳۸۵/۷/۱۲ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می شود.

محمود احمدی نژاد

رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، شورای نگهبان، دفتر معاون حقوقی و امور مجلس رئیس جمهور، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، وزارت امور خارجه، وزارت راه و ترابری، دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت.



جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور

بسمه تعالی

“با صلوات بر محمد و آل محمد”

مقدمه توجیهی:

به منظور توسعه حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی در آسیا و با مناطق همجوار و گسترش سطح تجارت و گردشگری بین‌المللی بین اعضای کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه، توسعه شبکه بزرگراه آسیایی امری ضروری است. موافقتنامه بزرگراه آسیایی حاوی تعهدات کشورهای عضو در راه‌اندازی شبکه بزرگراه در محدوده کشورهای خود، مسیرهای تأیید شده، مشخصات فنی راه و علائم راه‌های آن است. با توجه به امضای موافقتنامه مزبور توسط اعضای کمیسیون یاد شده و به منظور لازم الاجرا شدن موافقتنامه مذکور لایحه زیر برای طی مراحل قانونی تقدیم می‌شود.

لایحه موافقتنامه بین دولتی شبکه بزرگراه آسیایی

ماده واحده - موافقتنامه بین دولتی شبکه بزرگراه آسیایی مورخ ۲۶ آوریل ۲۰۰۴ میلادی (برابر با ۱۳۸۲/۲/۷ هجری شمسی) به شرح پیوست و با رعایت تبصره‌های زیر تصویب و به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه تودیع اسناد آن داده می‌شود.

تبصره ۱- برداشت جمهوری اسلامی ایران از مفاد ماده (۱۴) در خصوص چگونگی حل و فصل اختلافات، اعمال آن با رعایت قوانین و مقررات هر یک از طرفها می‌باشد.

تبصره ۲ - وزارت راه و ترابری موظف است متن اصلی موافقتنامه (موضوع بند “۵” ماده (۸)) و اصلاحات پیوسته‌های (۱)، (۲) و (۳) موافقتنامه (موضوع مواد ۹ و ۱۰) را در مهلت مقرر به معاونت حقوقی و امور مجلس رییس جمهور منعکس کند تا پس از بررسی آن معاونت در خصوص اعلام پذیرش یا عدم پذیرش آن تصمیم‌گیری شود و در صورت عدم پذیرش، مراتب پس از هماهنگی با هیئت وزیران، به دبیرکل سازمان ملل متحد اعلام شود.

وزیر راه و ترابری
وزیر امور خارجه

رئیس جمهور

بسمه تعالی

موافقتنامه بین دولتی شبکه بزرگراه آسیایی

طرفهای متعاقد،

با آگاهی از نیاز به ارتقاء و توسعه حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی در آسیا و با مناطق همجوار، با یادآوری همکاری میان اعضای کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه در تنظیم و بهره برداری از شبکه بزرگراه آسیایی، با توجه به اینکه به منظور تقویت روابط و ارتقای تجارت و گردشگری بین‌المللی میان اعضای کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه، توسعه شبکه بزرگراه آسیایی متناسب با نیازهای حمل و نقل بین‌المللی و محیط، امری ضروری است و نیز با در نظر داشتن مقدمات حمل و نقل کارآی چند وجهی بین‌المللی، با ادامه تلاشهای مشترک برای برنامه ریزی، توسعه و بهبود حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی در درون آسیا و میان آسیا و مناطق همجوار، به شرح زیر توافق کرده‌اند:

ماده ۱

پذیرش شبکه بزرگراه آسیایی

طرفهای متعاقد که از این پس «طرفها» خوانده می‌شوند، شبکه بزرگراه پیشنهادی را که از این پس «شبکه بزرگراه آسیایی» نامیده می‌شود و در پیوست (۱) این موافقتنامه توصیف شده است، به عنوان طرح هماهنگ برای توسعه مسیرهای بزرگراهی با اهمیت بین‌المللی که قصد دارند در چارچوب برنامه‌های ملی خود بر عهده بگیرند، می‌پذیرند.

ماده ۲

تعریف شبکه بزرگراه آسیایی

شبکه بزرگراه آسیایی که در پیوست (۱) توصیف شده است، شامل مسیرهای بزرگراهی مهم بین‌المللی در درون آسیا، از جمله مسیرهای بزرگراهی که اساساً از بیش از یک زیر منطقه عبور می‌کنند، مسیرهای بزرگراهی در درون زیر منطقه‌ها، از جمله مسیرهایی که به زیر منطقه‌های همجوار وصل می‌شوند، و مسیرهای بزرگراهی واقع در کشورهای عضو، است.

ماده ۳

توسعه شبکه بزرگراه آسیایی

مسیرهای شبکه بزرگراه آسیایی باید با طبقه بندی و استانداردهای طراحی توصیف شده در پیوست (۲) این موافقتنامه منطبق گردند.

ماده ۴

علامت گذاری شبکه بزرگراه آسیایی

- ۱- مسیرهای شبکه بزرگراه آسیایی باید بوسیله علامت مسیر که در پیوست (۳) این موافقتنامه توصیف شده نشان داده شوند.
- ۲- علائم مسیر طبق موارد توصیف شده در پیوست (۳) این موافقتنامه باید طی مدت پنج (۵) سال از تاریخ لازم الاجرا شدن این موافقتنامه برای کشور ذیربط طبق ماده (۶) در تمامی مسیرهای شبکه بزرگراه آسیایی نصب گردد.

ماده ۵

تشریفات امضاء و عضویت در این موافقتنامه

- ۱- این موافقتنامه برای امضای کشورهای عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه هستند، از تاریخ ۲۶ تا ۲۸ آوریل ۲۰۰۴ میلادی (برابر با ۷ تا ۱۳۸۳/۲/۹ هجری شمسی) در شانگهای چین و پس از آن از اول ماه می ۲۰۰۴ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۰۵ میلادی (برابر با ۱۳۸۳/۲/۱۲ تا ۱۳۸۴/۱۰/۱۰ هجری شمسی) در مقر سازمان ملل متحد در نیویورک مفتوح خواهد بود.
- ۲- کشورهای مزبور می توانند از راههای زیر عضو این موافقتنامه گردند:
 - (الف) امضای قطعی؛
 - (ب) امضای مشروط به تنفیذ، پذیرش یا تصویب، که در پی آن، تنفیذ، پذیرش یا تصویب صورت گیرد؛ یا
 - (پ) الحاق.
- ۳- تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق با تودیع سندی به شکل مقرر به دبیر کل سازمان ملل متحد نافذ خواهد شد.

ماده ۶

لازم الاجرا شدن این موافقتنامه

- ۱- این موافقتنامه در نودمین روز پس از تاریخی که دولتهای حداقل هشت کشور به موجب بند (۲) ماده (۵) با متعهد شدن بوسیله این موافقتنامه، توافق کرده باشند، لازم الاجرا خواهد شد.
- ۲- این موافقتنامه، برای هر کشوری که پس از تاریخ فراهم آمدن شرایط لازم الاجرا شدن موافقتنامه آن را امضای قطعی کند یا سندی را مبنی بر تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق به آن تودیع نماید، نود روز پس از تاریخ امضای قطعی یا تودیع سند مزبور لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۷

گروه کاری بزرگراه آسیایی

- ۱- گروه کاری بزرگراه آسیایی توسط کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه تأسیس خواهد شد تا اجرای این موافقتنامه و هر اصلاح پیشنهادی آن را مورد بررسی قرار دهد. تمامی کشورهای عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه هستند، عضو گروه کاری خواهند بود.

۲ - گروه کاری هر دو سال یکبار تشکیل جلسه خواهد داد. هر طرف نیز می‌تواند با ارائه اطلاعیه‌ای خطاب به دبیرخانه، درخواست برگزاری اجلاس ویژه گروه کاری را بنماید. دبیرخانه تمامی اعضای گروه کاری را از درخواست ارایه شده آگاه خواهد ساخت و در صورتی که حداقل یک سوم طرفها رضایت خود را نسبت به درخواست مورد نظر ظرف مدت چهار ماه پس از تاریخ اعلام دبیرخانه ابراز کنند، اجلاس ویژه گروه کاری را تشکیل خواهد داد.

ماده ۸

تشریحات اصلاح مکن اصلی این موافقتنامه

- ۱ - اصلاح متن اصلی این موافقتنامه از طریق تشریحات مشخص شده در این ماده امکان‌پذیر است.
- ۲ - پیشنهاد اصلاح این موافقتنامه می‌تواند از سوی هر یک از طرفها صورت گیرد.
- ۳ - متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از اجلاس گروه کاری که برای تصویب پیشنهاد برگزار می‌شود، توسط دبیرخانه بین تمامی اعضای گروه کاری بزرگراه آسیایی توزیع خواهد شد.
- ۴ - اصلاحیه با رأی اکثریت دو سوم طرفهای حاضر و رأی دهنده، توسط گروه کاری بزرگراه آسیایی تصویب خواهد شد. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیر کل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد که وی آن را بین تمامی طرفها برای تصویب توزیع خواهد کرد.
- ۵ - اصلاحیه مصوب طبق بند (۴) این ماده، دوازده ماه پس از تصویب دو سوم طرفها لازم‌الاجرا خواهد شد. اصلاحیه برای تمامی طرفها، به استثنای آنهایی که قبل از لازم‌الاجرا شدن آن، اعلام نمایند که اصلاحیه را نمی‌پذیرند، لازم‌الاجرا خواهد شد. هر طرفی که اعلام کرده است اصلاحیه مصوب طبق این بند را نمی‌پذیرد، می‌تواند در هر زمان پس از آن، سندی مبنی بر پذیرش اصلاحیه مزبور را نزد دبیرکل سازمان ملل متحد تودیع نماید. اصلاحیه مزبور دوازده ماه پس از تاریخ تودیع سند مزبور، برای آن کشور لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده ۹

تشریحات اصلاح پیوست (۱) این موافقتنامه

- ۱ - اصلاح پیوست (۱) این موافقتنامه از طریق تشریحات مشخص شده در این ماده امکان‌پذیر است.
- ۲ - اصلاحیه‌ها می‌تواند توسط هر طرف پس از مشاوره و حصول توافق همه کشورهای همجواری که مستقیماً ذینفع هستند پیشنهاد شود، به استثنای اصلاحیه مربوط به مسیر داخلی که عبور از مرز بین‌المللی را تغییر نمی‌دهد.
- ۳ - متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از اجلاس گروه کاری که برای تصویب پیشنهاد برگزار می‌شود، توسط دبیرخانه بین تمامی اعضای گروه کاری توزیع خواهد شد.
- ۴ - اصلاحیه توسط گروه کاری بزرگراه آسیایی با رأی اکثریت طرفهای حاضر و رأی دهنده، تصویب خواهد شد. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیر کل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد، که وی آن را بین تمامی طرفهای توزیع خواهد کرد.
- ۵ - اصلاحیه مصوب طبق بند (۴) این ماده، چنانچه طی دوره شش ماهه از تاریخ اعلام، هیچ یک از طرفهایی که بطور مستقیم ذینفع هستند، مخالفت خود را نسبت به اصلاحیه به دبیر کل سازمان ملل متحد اعلام نکنند، پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۶ - اصلاحیه‌ای که طبق بند (۵) این ماده پذیرفته شده، سه ماه پس از انقضای دوره شش ماهه موضوع بند (۵) این ماده، برای تمامی طرفها لازم‌الاجرا خواهد شد.

۷ - موارد زیر به عنوان طرفهایی که بطور مستقیم ذینفع هستند، تلقی می‌گردند:

الف) در مورد مسیر جدید، یا اصلاح مسیر موجود بزرگراه آسیایی که اساساً از بیش از یک زیر منطقه عبور می‌کند، هر طرفی که مسیر از قلمرو آن عبور می‌کند؛ و

ب) در مورد مسیر جدید، یا اصلاح مسیر موجود بزرگراه آسیایی در درون زیر منطقه‌ها، از جمله آنهایی که به زیر منطقه‌های مجاور وصل می‌شوند، و مسیرهایی که در درون کشورهای عضو قرار دارند، هر طرف همجوار با کشور درخواست کننده که آن مسیر یا مسیر بزرگراه آسیایی که اساساً از بیش از یک زیر منطقه می‌گذرد و یا آن مسیر اعم از جدید یا اصلاحی مرتبط است، از قلمرو آن عبور کند. دو طرفی که در قلمرو مربوط به خود دارای نقاط پایانی یک ارتباط دریایی در مسیر بزرگراه آسیایی که اساساً از بیش از یک زیر منطقه عبور می‌کند یا مسیرهای فوق‌الذکر هستند، نیز از نظر این بند، همجوار تلقی خواهند شد.

۸ - به منظور ابراز مخالفت به موجب بند (۵) این ماده، دبیرخانه فهرست طرفهایی را که بطور مستقیم ذینفع اصلاحیه هستند، همراه متن اصلاحیه، برای دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد کرد.

ماده ۱۰

تشریفات اصلاح پیوسته‌های (۲) و (۳) این موافقتنامه

۱ - اصلاح پیوسته‌های (۲) و (۳) این موافقتنامه از طریق تشریفات مشخص شده در این ماده، امکان پذیر است.

۲ - اصلاحیه می‌تواند توسط هر طرفی پیشنهاد گردد.

۳ - متن هر اصلاحیه پیشنهادی حداقل چهل و پنج روز قبل از جلسه گروه کاری که برای تصویب پیشنهاد تشکیل می‌شود، توسط دبیرخانه بین تمامی اعضای گروه کاری توزیع خواهد شد.

۴ - اصلاحیه توسط گروه کاری بزرگراه آسیایی با رأی اکثریت طرفهای حاضر و رأی دهنده تصویب خواهد شد. اصلاحیه مصوب توسط دبیرخانه به دبیرکل سازمان ملل متحد ارسال خواهد شد، که وی نیز آن را بین تمامی طرفها توزیع خواهد کرد.

۵ - اصلاحیه مصوب طبق بند (۴) این ماده، چنانچه طی دوره شش ماهه از تاریخ اعلام، کمتر از یک سوم طرفها مخالفت خود را نسبت به اصلاحیه به دبیرکل سازمان ملل متحد اعلام کنند، پذیرفته شده تلقی خواهد شد.

۶ - اصلاحیه‌ای که طبق بند (۵) این ماده پذیرفته شده است، سه ماه پس از انقضای دوره شش ماهه موضوع بند (۵) این ماده، برای تمامی طرفها لازم‌الاجرا خواهد شد.

ماده ۱۱

مق شرطها

در مورد هیچکدام از مفاد این موافقتنامه، به جز آنچه در بند (۵) ماده (۱۳)، پیش‌بینی شده است، نمی‌توان حق شرط در نظر گرفت.

ماده ۱۲

انصراف از عضویت در این موافقتنامه

هر طرف می‌تواند از طریق اطلاعیه کتبی خطاب به دبیرکل سازمان ملل متحد از عضویت در این موافقتنامه انصراف دهد. انصراف یک سال پس از تاریخ دریافت اطلاعیه مزبور توسط دبیرکل، نافذ خواهد شد.

ماده ۱۳

پایان اعتبار این موافقتنامه

اگر تعداد طرفها برای یک دوره دوازده ماهه متوالی، کمتر از هشت شود، اعتبار این موافقتنامه پایان خواهد یافت.

ماده ۱۴

حل و فصل اختلافات

- ۱- هر اختلاف میان دو یا چند طرف که مربوط به تفسیر یا بکارگیری این موافقتنامه گردد و طرفهای اختلاف قادر به حل و فصل آن از طریق مذاکره یا مشاوره نباشند، چنانچه هر یک از طرفهای اختلاف درخواست نماید، برای مصالحه به یک یا چند مصالحه‌گر که با توافق متقابل طرفهای اختلاف انتخاب می‌شوند، ارجاع خواهد شد. چنانچه طرفهای اختلاف ظرف مدت سه ماه پس از درخواست مصالحه در مورد انتخاب مصالحه‌گر یا مصالحه‌گرها به توافق نرسند، هر یک از طرفهای مزبور می‌تواند از دبیرکل سازمان ملل متحد بخواهد که یک مصالحه‌گر را منصوب نماید تا اختلاف به وی ارجاع گردد.
- ۲- توصیه مصالحه‌گر یا مصالحه‌گرهایی که طبق بند (۱) این ماده منصوب شده اند، هر چند جنبه الزام‌آور ندارد، پایه بررسی مجدد طرفهای اختلاف خواهد شد.
- ۳- با توافق متقابل، طرفهای اختلاف می‌توانند از پیش توافق کنند که توصیه مصالحه‌گر یا مصالحه‌گرها را الزاماً قبول کنند.
- ۴- بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده چنین تلقی نخواهند شد که دیگر اقدامات حل و فصل اختلاف که متقابلاً بین طرفهای اختلاف توافق شده، در نظر گرفته نمی‌شود.
- ۵- هر کشور می‌تواند، در زمان امضای قطعی یا تودیع سند تنفیذ، پذیرش، تصویب یا الحاق، حق شرطی را که بیانگر عدم التزام خود به مفاد این ماده در خصوص مصالحه است، در نظر بگیرد. سایر طرفها در قبال هر طرفی که چنین حق شرطی را در نظر گرفته است، نسبت به مفاد این ماده در مورد مصالحه پایبند نخواهند بود.

ماده ۱۵

محدود کاربرد این موافقتنامه

- ۱- هیچ چیز در این موافقتنامه به عنوان مانع یک طرف جهت اتخاذ اقدامی سازگار با مفاد منشور ملل متحد و در چارچوب شرایط اضطراری، که برای امنیت داخلی یا خارجی خود لازم می‌داند، تعبیر نخواهد شد.
- ۲- هر طرف هرگونه تلاش ممکن را برای توسعه شبکه بزرگراه آسیایی طبق این موافقتنامه، مشروط به وجود بودجه و سایر اشکال تامین مالی آن طرف و طبق قوانین و مقررات مربوط خود انجام خواهد داد.

۳ - هیچ چیز در این موافقتنامه به عنوان پذیرش تعهدی توسط هر طرف برای تجویز جابجایی کالا و مسافر در قلمرو خود تعبیر نخواهد شد.

ماده ۱۶

ارسال اطلاعیه به طرفها

علاوه بر مکاتباتی که در مواد (۷)، (۸)، (۹)، و (۱۰) پیش بینی شده و حق شرط پیش بینی شده در ماده (۱۴) این موافقتنامه، دبیر کل سازمان ملل متحد موارد زیر را به طرفها و سایر کشورهای موضوع ماده (۵) اطلاع خواهد داد:

(الف) امضاهای قطعی، تنفیذها، پذیرشها، تصویبها و الحاقها به موجب ماده (۵)؛

(ب) تاریخ های لازم الاجرا شدن این موافقتنامه طبق ماده (۶)؛

(پ) تاریخ لازم الاجرا شدن اصلاحیه های این موافقتنامه طبق بند (۵) ماده (۸)، بند (۶) ماده (۹) و بند (۶) ماده (۱۰)؛

(ت) انصراف از عضویت به موجب ماده (۱۲)؛

(ث) انقضای این موافقتنامه به موجب ماده (۱۳).

ماده ۱۷

پیوستها موافقتنامه

پیوستهای (۱)، (۲) و (۳) موافقتنامه، جزء لاینفک این موافقتنامه را تشکیل خواهند داد.

ماده ۱۸

دبیرخانه موافقتنامه

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه به عنوان دبیرخانه این موافقتنامه عمل خواهد کرد.

ماده ۱۹

تودیع این موافقتنامه نزد دبیرکل

نسخه اصلی این موافقتنامه نزد دبیرکل سازمان ملل متحد تودیع خواهد شد که وی نسخه های مطابق با اصل تأیید شده را برای تمامی کشورهای موضوع ماده (۵) این موافقتنامه ارسال خواهد کرد.

برای گواهی مراتب بالا، امضاء کنندگان زیر که دارای اختیار لازم هستند، این موافقتنامه را امضا کرده اند. این موافقتنامه در بیست و ششم آوریل سال دو هزار و چهار میلادی، (۱۳۸۳/۲/۷ هجری شمسی) در شانگهای چین، در یک نسخه واحد به زبان های چینی، انگلیسی و روسی که هر سه نسخه دارای اعتبار یکسان می باشد، برای امضا مفتوح گردید.

پیوست (۱) شبکه بزرگراه آسیایی

۱ - شبکه بزرگراه آسیایی متشکل از مسیرهای بزرگراهی با اهمیت بین‌المللی در داخل آسیا از جمله مسیرهای بزرگراهی است که اساساً از بیش از یک زیر منطقه مانند شرق و شمال شرق آسیا، جنوب و جنوب غرب آسیا، جنوب شرق آسیا و شمال و مرکز آسیا عبور می‌نماید؛ مسیرهای بزرگراهی در داخل زیر منطقه‌ها از جمله آنهایی که به زیر منطقه‌های همجوار متصل می‌گردند؛ و مسیرهای بزرگراهی که در کشورهای عضو قرار گرفته و دسترسی به محل‌های زیر را فراهم می‌سازند:

(الف) پایتخت‌ها؛

(ب) مراکز اصلی کشاورزی و صنعتی؛

(پ) بنادر اصلی دریایی و رودخانه‌ای و فرودگاه‌های اصلی؛

(ت) پایانه‌های کانتینری و دپوهای اصلی؛ و

(ث) جاذبه‌های عمده جهانگردی.

۲ - شماره مسیرها با حروف «AH» که حروف اختصاری بزرگراه آسیایی است، شروع می‌شود و به دنبال آن اعداد یک یا دو یا سه رقمی قرار دارد.

۳ - شماره‌های یک رقمی از (۱) تا (۹) به مسیرهای بزرگراه آسیایی که اساساً از بیش از یک زیر منطقه عبور می‌کند اختصاص دارد.

۴ - مجموعه شماره مسیرهای دو و سه رقمی برای مشخص کردن مسیرهای واقع در داخل زیر منطقه‌ها، از جمله آنهایی که به یک زیر منطقه همجوار متصل می‌شوند و مسیرهای بزرگراهی داخل کشورهای عضو، به شرح زیر اختصاص یافته است:

(الف) شماره مسیرهای (۱۰) تا (۳۹) و (۱۰۰) تا (۲۹۹) به زیر منطقه جنوب شرق آسیا شامل برونئی دارالسلام، کامبوج، اندونزی، جمهوری دموکراتیک خلق لائو، مالزی، میانمار، فیلیپین، سنگاپور، تایلند و ویتنام اختصاص یافته است؛

(ب) شماره مسیرهای (۳۰) تا (۳۹) و (۳۰۰) تا (۳۹۹) به زیر منطقه شرق و شمال شرق آسیا شامل چین، جمهوری دموکراتیک خلق کره، ژاپن، مغولستان، جمهوری کره و فدراسیون روسیه^۱ (خاور دور) اختصاص یافته است؛

(پ) شماره مسیرهای (۴۰) تا (۵۹) و (۴۰۰) تا (۵۹۹) به زیر منطقه جنوب آسیا شامل بنگلادش، بوتان، هند، نپال، پاکستان و سریلانکا اختصاص یافته است؛

(ت) شماره مسیرهای (۶۰) تا (۸۹) و (۶۰۰) تا (۸۹۹) به زیر منطقه شمال، مرکز و جنوب غرب آسیا شامل افغانستان، آذربایجان، گرجستان، جمهوری اسلامی ایران، قزاقستان، قرقیزستان، فدراسیون روسیه، تاجیکستان، ترکیه، ترکمنستان و ازبکستان اختصاص یافته است.

^۱ - فدراسیون روسیه، به خاطر وسعت جغرافیایش، برای اختصاص شماره مسیر در دو زیر منطقه منظور شده است.

پیوست (۲)

استانداردهای طراحی و طبقه بندی بزرگراه آسیایی

الف - کلیات

استانداردهای طراحی و طبقه بندی بزرگراه آسیایی، حداقل معیارها و رهنمودهای ساخت، بهبود و نگهداری مسیرهای بزرگراه آسیایی را ارائه می کند. طرفها باید تمام تلاشهای خود را انجام دهند تا این مقررات هم در ساخت مسیرهای جدید و هم در ارتقای سطح و نوسازی مسیرهای موجود رعایت شود. این استانداردها در مناطق مسکونی^۱ اعمال نخواهد شد.

ب - طبقه بندی مسیرهای بزرگراه آسیایی

بزرگراههای آسیایی به شرح جدول (۱) طبقه بندی می شوند.

جدول ۱ - طبقه بندی بزرگراه آسیایی

طبقه بندی	شرح	نوع روکش
اولیه	بزرگراههای با دسترسی کنترل شده	آسفالتی یا بتن سیمانی
درجه یک	چهار خطه یا بیشتر	آسفالتی یا بتن یا سیمانی
درجه دو	دو خطه	آسفالتی یا بتن سیمانی
درجه سه	دو خطه	آسفالت سطحی دو لایه

درجه «اولیه» در طبقه بندی، به بزرگراههای با دسترسی کنترل شده اشاره دارد. بزرگراههای با دسترسی کنترل شده منحصراً توسط خودروها مورد استفاده قرار می گیرند. دسترسی به بزرگراههای با دسترسی کنترل شده فقط در تقاطعهای غیر همسطح انجام می شود. به منظور تضمین ایمنی عبور و مرور و سرعت بالای خودروها، موتورسواران، دوچرخه سواران و افراد پیاده مجاز نیستند وارد بزرگراههای با دسترسی کنترل شده شوند. در بزرگراههای با دسترسی کنترل شده نباید تقاطعهای همسطح طراحی نمود و سواره رو باید با یک نوار در وسط تقسیم گردد.

«درجه ۳» فقط زمانی باید استفاده شود که منابع مالی برای ساخت و یا زمین برای جاده محدود باشد. نوع روکش جاده باید هر چه سریعتر در آینده به بتن آسفالتی یا سیمانی ارتقاء یابد. از آنجا که درجه (۳) به عنوان حداقل استاندارد مطلوب نیز به حساب می آید، باید ارتفاع سطح هر قطعه از جادههایی که زیر درجه (۳) هستند به سطح استاندارد درجه (۳)، ترجیح گردد.

^۱ - هر طرف باید مناطق مسکونی را براساس مقتضیات خود مشخص کند.

پ - استانداردهای طراحی مسیرهای بزرگراه آسیایی

۱ - طبقه بندی زمین

طبقه بندی زمین در جدول ۲ نشان داده شده است.

جدول ۲ - طبقه بندی زمین

شیب عرضی	طبقه بندی زمین
صفر تا ۱۰ درصد	دشت (L)
بیش از ۱۰ درصد تا ۲۵ درصد	تپه ماهور (R)
بیش از ۲۵ درصد تا ۶۰ درصد	کوهستانی (M)
بیش از ۶۰ درصد	کوهستانی سخت (S)

۲ - طراحی سرعت

طراحی سرعتهای ۱۲۰، ۱۰۰، ۸۰، ۶۰، ۵۰، ۴۰ و ۳۰ کیلومتر در ساعت باید مورد استفاده قرار گیرند. رابطه بین طراحی سرعت، طبقه بندی بزرگراه و طبقه بندی زمین در جدول (۳) نشان داده شده است. طراحی سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت فقط باید در درجه اولیه (بزرگراه با دسترسی کنترل شده) که دارای نوارهای وسط و تقاطع های غیر همسطح می باشد، مورد استفاده قرار گیرد.

جدول ۳ - طراحی سرعت، طبقه بندی بزرگراه و طبقه بندی زمین

(واحد: کیلومتر در ساعت)

زمین	اولیه	درجه ۱	درجه ۲	درجه ۳
دشت (L)	۱۲۰	۱۰۰	۸۰	۶۰
تپه ماهور (R)	۱۰۰	۸۰	۶۰	۵۰
کوهستانی (M)	۸۰	۵۰	۵۰	۴۰
کوهستانی سخت (S)	۶۰	۵۰	۴۰	۳۰

۳ - مقطع عرضی

ابعادی مانند حریم جاده، عرض خط، عرض شانه، عرض نوار وسط، شیب روکش و شیب شانه برای هر طبقه از بزرگراه در جدول (۴) نشان داده شده است. افراد پیاده، دوچرخه ها و ارابه هایی که با حیوان کشیده می شوند، باید در قسمت هایی که اینگونه عبور و مرور محلی مانع از عبور و مرور روان می شود، در جاهایی که عملی است، با تأمین معابر حاشیه ای و یا پیاده روها از عبور و مرور سراسری جدا شوند.

۴- نیمرخ عرضی

نیمرخ عرضی جاده باید موقعیت طبیعی زمینی که از آن می‌گذرد هماهنگ باشد. حداقل شعاع قوس باید فقط در مواقع ضروری اعمال شود و باید در ارتباط با قوسهای اتصال مورد استفاده قرار گیرد. در صورت امکان باید از قوسهای ترکیبی اجتناب شود. حداقل شعاع قوسهای افقی برای هر یک از درجات بزرگراه در جدول شماره (۵) نشان داده شده است.

جدول ۵ - حداقل شعاع قوسهای افقی

(واحد: متر)

زمین	اولیه	درجه ۱	درجه ۲	درجه ۳
دشت (L)	۵۲۰ (۱۰۰۰)	۲۵۰ (۶۰۰)	۲۱۰	۱۱۵
تپه ماهور (R)	۳۵۰ (۶۰۰)	۲۱۰ (۳۵۰)	۱۱۵	۸۰
کوهستانی (M)	۲۱۰ (۳۵۰)	۸۰ (۱۱۰)	۸۰	۵۰
کوهستانی سخت (S)	۱۱۵ (۱۶۰)	۸۰ (۱۱۰)	۵۰	۳۰

توجه: ارقام داخل پرانتز مقادیر مطلوب هستند.

توصیه می‌شود استفاده از حداقل شعاع قوس به موارد غیر قابل اجتناب محدود شود و مقادیر بزرگتر از ۵۰ تا صد در صد بکار گرفته شود.

توصیه می‌شود که در مناطق کوهستانی و زمینهای کوهستانی سخت، ترکیب فاصله، شعاع و شیب پیچهای مارپیچی مورد توجه قرار گیرد.

برای اتصال قوسهای با شعاع کوچکتر از مقادیر موجود در جدول (۶) باید از قوسهای اتصال استفاده شود. همچنین توصیه می‌شود که قوسهای اتصال حتی در مواردی که شعاع دو برابر مقادیر موجود در جدول ۶ باشد بکار رود.

جدول ۶ - شعاعهایی که برای آنها باید

قوسهای اتصال بکار رود

(واحد: متر)

زمین	اولیه	درجه ۱	درجه ۲	درجه ۳
دشت (L)	۲۱۰۰	۱۵۰۰	۹۰۰	۵۰۰
تپه ماهور (R)	۱۵۰۰	۹۰۰	۵۰۰	۳۵۰
کوهستانی (M)	۹۰۰	۵۰۰	۲۵۰	۲۵۰
کوهستانی سخت (S)	۵۰۰	۵۰۰	۲۵۰	۱۳۰

حداقل طول قوس اتصال نشان داده شده در جدول (۷) توصیه می‌شود.

جدول ۷ - حداقل طول قوس اتصال

(واحد: متر)

زمین	اولیه	درجه ۱	درجه ۲	درجه ۳
دشت (L)	۱۰۰	۸۵	۷۰	۵۰
تپه ماهور (R)	۸۵	۷۰	۵۰	۴۰
کوهستانی (M)	۷۰	۵۰	۴۰	۳۵
کوهستانی سخت (S)	۵۰	۵۰	۳۵	۲۵

حداکثر بر بلندی (دور) برای تمام طبقه‌بندی‌های زمین باید ۱۰ درصد باشد.

۵ - نیمرخ طولی

نیمرخ طولی هر بزرگراه باید تا اندازه‌ای که از لحاظ اقتصادی توجیه پذیر است صاف باشد یعنی باید برای حذف ماهیت تپه ماهوری زمین، بین خاکبرداری و خاکریزی توازن برقرار گردد. طراح در بکارگیری حداکثر شیب عمودی، باید به روشنی در نظر داشته باشد که هنگامی که بزرگراهی با شیب عمودی مشخصی ساخته شود، نمی‌تواند بدون از دست دادن تمامی سرمایه‌گذاری اولیه، به شیب کمتری ارتقا یابد.

حداکثر شیب عمودی نشان داده شده در جدول (۸) باید برای تمام درجات بزرگراهها مورد استفاده قرار گیرد.

جدول ۸ - حداکثر شیب عمودی

طبقه بندی زمین	حداکثر شیب عمودی
دشت (L)	۴ درصد
تپه ماهور (R)	۵ درصد
کوهستانی (M)	۶ درصد
کوهستانی سخت (S)	۷ درصد

تأمین خط بالارو برای بزرگراههای پر شیب و دارای عبور و مرور زیاد کامیون، در جاهایی که طول شیب فراتر از مقادیر جدول (۹) باشد، مطلوب است.

طول بحرانی قسمت شیب دار برای تأمین خط بالا رو آنچنان که در جدول (۹) نشان داده شده برای بزرگراههای با طبقه‌بندی اولیه و درجه یک توصیه می‌شود.

جدول ۹ - طول بحرانی قسمت شیب‌دار برای تأمین خط بالارو

طبقه بندی زمین	اولیه	درجه یک
دشت (L)	۳ درصد - ۸۰۰ متر	۳ درصد - ۹۰۰ متر
	۴ درصد - ۵۰۰ متر	۴ درصد - ۷۰۰ متر
تپه ماهور (R)	۴ درصد - ۷۰۰ متر	۴ درصد - ۸۰۰ متر
	۵ درصد - ۵۰۰ متر	۵ درصد - ۶۰۰ متر
کوهستانی (M)	۵ درصد - ۶۰۰ متر	۵ درصد - ۷۰۰ متر
	۶ درصد - ۵۰۰ متر	۶ درصد - ۵۰۰ متر
کوهستانی سخت (S)	۶ درصد - ۵۰۰ متر	۶ درصد - ۵۰۰ متر
	۷ درصد - ۴۰۰ متر	۷ درصد - ۴۰۰ متر

۶ - روکش

سواره‌روها باید با بتن سیمانی یا بتن آسفالتی روکش شوند. با این وجود بزرگراههای درجه (۳) می‌تواند با آسفالت سطحی دو لایحه روکش شود.

روکش بسیاری از قطعات جاده در کشورهای عضو بزرگراه آسیایی به دلیل ناکافی بودن ظرفیت بار، صدمه دیده است. لذا طراحی بار برای روکش‌ها باید با دقت تعیین گردد تا از صدمه دیدن سطح جاده جلوگیری شود و در نتیجه هزینه‌های نگهداری کاهش یابد.

در هر حال، روکش جاده باید با ملاحظه موارد زیر انجام شود:

(الف) بار محوری؛

(ب) حجم عبور و مرور؛

(پ) کیفیت موادی که قرار است در اساس و لایه نهایی خاکریز استفاده شود (از آنجا که کیفیت مصالح ساختمان جاده، از

کشوری به کشور دیگر فرق می‌کند، در استانداردهای بزرگراه آسیایی مشخصات بار روکش منظور نشده است).

۷- بار سازه

عبور و مرور سنگین فزاینده، بویژه عبور و مرور کانتینرها، مستلزم طراحی صحیح ظرفیت بار (حداکثر بار محوری) است. به منظور جلوگیری از خسارت جدی به سازه های جاده و نیز برای کاهش هزینه های نگهداری، شبکه بزرگراه آسیایی به عنوان یک شبکه جاده ای بین المللی باید دارای طراحی ظرفیت بار بالایی باشد. بنابراین حداقل طراحی بار ۲۰-۴۴ HS که استاندارد بین المللی مربوط به ظرفیت کامل بار یکدک کش (تریلر) می باشد، باید در طراحی سازه های جاده مورد توجه قرار گیرد.

۸- فاصله ایمن عمودی

حداقل فاصله ایمن عمودی باید ۴/۵ متر باشد که لازمه عبور ایمن کانتینرهای استاندارد ISO است، در هر حال، در مواردی که به دلیل هزینه بالای ساخت مجدد سازه های موجود، مانند پلها، نمی توان فاصله ایمن عمودی کافی را تأمین کرد، می توان از یکدک کش های (تریلرهای) کمر شکن با کفی کم ارتفاع استفاده کرد.

۹- محیط زیست

هنگام تهیه پروژه های جاده جدید، باید ارزیابی اثرات زیست محیطی مبتنی بر استانداردهای ملی انجام شود. همچنین مناسب است این اقدام به بازسازی یا بهسازی اساسی جاده های موجود نیز تعمیم داده شود.

۱۰- ایمنی جاده

طرفها باید در توسعه شبکه بزرگراه آسیایی به موضوع ایمنی جاده توجه کافی مبذول نمایند.

پیوست (۳)

شناسایی و علامت گذاری شبکه بزرگراه آسیایی

- ۱ - علامت مورد استفاده برای شناساندن و مشخص کردن مسیرهای بزرگراه آسیایی به شکل مستطیل است .
- ۲ - این علامت مرکب از حروف AH و به دنبال آن شماره مختص مسیر با ارقام عربی است.
- ۳ - این علامت، دارای نوشته به رنگ سفید یا مشکی می‌باشد و ممکن است به علائم دیگر چسبانده یا با آنها ترکیب شود.
- ۴ - اندازه این علامت باید به قدری باشد که بتواند به آسانی از سوی رانندگان وسائط نقلیه که با سرعت حرکت می‌کنند، شناسایی و فهمیده شود.
- ۵ - علامتی که برای شناسایی و نشان دادن مسیرهای بزرگراه آسیایی استفاده می‌شود، مانع استفاده از علامتی برای شناسایی جاده‌های ملی نمی‌شود.
- ۶ - اصولاً شماره مسیرهای بزرگراه آسیایی با سامانه علائم هدایتی کشورهای عضو مورد نظر، تجمیع (یا ترکیب) خواهد شد. شماره گذاری می‌تواند قبل و یا بعد از هر راه دسترسی یا تقاطع درج شود.
- ۷ - در صورتی که کشورهایی در هر دو موافقتنامه بین دولتی شبکه بزرگراه آسیایی و موافقتنامه اروپایی در خصوص مسیرهای اصلی عبور و مرور بین‌المللی عضو باشند، مسیرها با کمک علامت مسیر بزرگراه آسیایی یا علامت جاده‌های اروپایی یا هر دو، به صلاحدید طرفها، مشخص خواهد شد.
- ۸ - در موردی که مسیر بزرگراه آسیایی به مسیری دیگر تغییر می‌نماید یا مسیر دیگری، بزرگراه آسیایی را قطع می‌کند، توصیه می‌شود که قبل از دسترسی یا تقاطع، شماره مسیرهای بزرگراه آسیایی مربوط نشان داده شود.